

Jernbane

NR 6•2012

magasinet



Girer opp

Utbyggingsdirektør Harald V. Nikolaisen gleder seg over at milliardkontrakter gir økt konkurranse og mer jernbane for pengene. Jernbaneverket gjør seg klar for tidenes jernbaneutbygging.

SIDE 4-9



Jernbaneverket

Mer jernbane for pengene

På under et halvt år har jeg fått anledning til å være med på å markere oppstart på to store jernbaneanlegg. I april startet arbeidene på fellesprosjektet langs Mjøsa og i midten av september ble den første salven avfyrt på prosjektet Farriseidet-Porsgrunn.

Det er mange som har arbeidet lenge for å få realisert den såkalte Eidangerparsellen, som vil redusere reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn fra 32 til 12 minutter. Derfor var det også bred deltakelse og stor stemning under åpningsmarkeringen. Prosjektets betydning som en del av intercitysatsingen og også som et ledd i mulig framtidig sammenkobling med Sørlandsbanen, ble trukket fram av flere.

I likhet med fellesprosjektet kjennetegnes Farriseidet-Porsgrunn ved at det er store entreprisekontrakter som inngås. Dette er også en viktig del av det vi mener er framtidens måte å bygge jernbane på. I denne utgaven av Jernbanemagasinet målbærer utbyggingsdirektør Harald V. Nikolaisen viktige forutsetninger for at vi skal klare å bygge en moderne, norsk jernbane i høyt tempo.

Større kontrakter må til for å oppnå god, internasjonal konkurranse. Samtidig er det viktig at leverandørene bygger seg opp kompetansemessig slik at de blir i stand til å ta et helhetsansvar for leveransene. Da kan etter hvert Jernbaneverket rendyrke rollen som byggherre.

Med en slik organisering vil det ligge til rette for effektiv gjennomføring. Vel så viktig er det imidlertid også at en forutsigbar finansiering er på plass. Det vil gjøre det mulig å gjennomføre større sammenhengende utbygginger, uten å dele opp i små parseller og uten å risikere både gass og brems underveis i prosjektet.

Også fornyelsesarbeidet vårt blir mer effektivt dersom det kan planlegges mer systematisk over år med klare forventninger om økonomiske rammer. Forutsigbar finansiering og god organisering vil være nøklene til at vi stadig kan levere mer jernbane for pengene.

Elisabeth Enger



Innhold



16
2500
meter

På Eidsvoll er det bygd rundt 2 500 meter nye spor på det gamle stasjonsområdet. Her skal nye tog få hvile og pleie.



22
Mindre

Alnabru vil kun bli bygd ut med ett byggetrinn, men også det vil gi en dobling av kapasiteten.



26
Effekt

Fornyelsen av jernbanen gjennom Oslo har gitt stor effekt, men på store deler av nettet står utfordringene i kø.

14
Åtte
anlegg

Han må forholde seg til åtte ulike signalanlegg og må hvert år fornye fire sertifikater ...



30
General

«Solskinngeneralen» har hvert år skaffet godt vær til det eneste idrettsarrangementet i verden som er helt avhengig av jernbane.



– Dette skal vi klare, Jens!	4	Tydlig effekt – mye gjenstår	26
Klar for større oppdrag	9	To tredeler ferdig i Stor-Oslo	28
Ber jernbaneverket tenke stort	11	Ønsker større forutsigbarhet	29
Innenriks	12	Møte med	30
Min arbeidsdag	14	Satser i Trøndelag	34
Klar bane for nye ruter	16	Trenger dobbeltspor i 2020	38
– Barbér Alnabruprosjektet!	20	Månedens gjest	40
Mindre Alnabru	22	Mitt jernbanebilde	42
Sprikende om godsterminalene	23	Serre verde Express	44
Innenriks	24	Utenriks	46
Innenriks	25	Ekspressintervjuet	48

Jernbane magasinet

NR 6 • 2012

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland
REDAKTØR: Tore Holtet
FOTJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Arne Danielsen
Arne Hofseth
Ruth Astrid L. Sæter
FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Tore Holtet
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 52 98 (916 55 298)
E-post: tore.holtet@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 27.09.2012
UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 7 000
Layout: REDINK
Trykk: RK Grafisk
Distribusjon: RK Grafisk
ISSN 1891-1676



JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet

– Dette skal vi klare, Jens!

Utbyggingsdirektør **Harald Vaagaasar Nikolaisen** har ingen problemer med å se statsministeren i øynene og love at Jernbaneverket skal klare å bygge en moderne, norsk jernbane i høyt tempo. Forutsetningen er at politikerne forplikter seg.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** TORE HOLTET OG ØYSTEIN GRUE

Dette er kursen som Jernbaneverket følger:

- Stadig større kontrakter
- Flere utenlandske entreprenører
- Økt jernbanekompetanse
- Tydeligere byggherre

«Med usikre rammebetingelser som årlige bevilgninger, lang planleggingshorisont og små parseller blir resultatet at vi bygger seint og dyrt. Det ønsker vi å gjøre noe med»

HARALD VAAGAASAR NIKOLAISEN, utbyggingsdirektør

– Med usikre rammebetingelser som årlige bevilgninger, lang planleggingshorisont og små parseller blir resultatet at vi bygger seint og dyrt. Det ønsker vi å gjøre noe med, men da må politikerne forplikte seg. Da må vi vite at oppgavene kommer, ellers klarer ikke leverandørene å holde på kompetansen. Hvis den heller ikke lenger finnes i Jernbaneverket, vil enhver utbygging bli veldig kostbar, sier utbyggingsdirektør Harald V. Nikolaisen.

Den strategien som vil gi mest igjen for pengene, er større bygg- og anleggskontrakter, større og mer tverrfaglige jernbanetekniske kontrakter og signalarbeider på rammeavtale. Det er det Jernbaneverket streber mot.

– Vi må ha en effektiv verdikjede hvor leverandørene tar større helhetsansvar for leveransene enn slik det er innenfor jernbanesektoren nå. I dag er etaten på vei dit, men ikke helt i mål. Vi tjener ikke noe på å sette ut oppgaver som markedet ikke har forutsetninger for å ta. Da blir det ikke bedre, men dyrere. Strategien vår er avhengig av et kompetent leverandørmarked, understreker Nikolaisen.

Byggherren

Utbyggingsdivisjonen i Jernbaneverket er det som på fagspråket kalles en flergangsbyggherre – i motsetning til en privatperson som bare skal bygge hus til seg selv én gang. Byggherren skal ivareta eierens interesser, i dette tilfellet staten, men også drive utvikling av leverandørmarkedet. For

en som skal bygge et hus, er ikke det siste så viktig. Husbygging er det mange som kan. Da er det noe helt annet med jernbane.

– For Jernbaneverkets del er det viktig med leverandørutvikling fordi vi er den eneste kunden på jernbane i Norge. Det er bare vi som skal ha bygd jernbane. Leverandørene på sin side er avhengig av tillit til at de får oppgaver, at det skal bygges noe, ellers er det bortkastet for dem å bygge opp kompetanse på jernbane. Det har ingen hensikt for oss å ha en finurlig leverandørstrategi hvis det ikke er noe marked der som har kompetanse på det vi etterspør. Kompetanse og leveringskapasitet i markedet kan bare utvikles over tid i samvirke med markedet, understreker Harald V. Nikolaisen.

En utviklingsjobb

I lange perioder ble det bygd så lite jernbane i Norge at det mest praktiske og rimeligste var å sørge for å ha kompetanse i eget hus og bygge selv.

– Det du ikke får kjøpt, må du gjøre selv. Hvis markedet ikke har kompetansen eller hvis det er liten konkurranse i markedet, kan det faktisk være billigere og mer rasjonelt å ha denne kompetansen

«Vi ønsker at leverandørmarkedet skal ta en større del av verdikjeden»

HARALD VAAGAASAR NIKOLAISEN, Utbyggingsdirektør

selv. Et privat monopol er ikke nødvendigvis bedre enn et du styrer selv, sier Nikolaisen.

Når Utbyggingsdivisjonen i dag har tung kompetanse på en rekke områder, har det med slike historiske realiteter å gjøre.

– Når leverandørmarkedet etter hvert får større jernbanekompetanse i eget hus, kan Utbyggingsdivisjonen gi slipp på noe av den kompetansen som er der i dag og rendyrke byggherrollen, sier Nikolaisen, og utdyper:

– Vi ønsker at leverandørmarkedet skal ta en større del av verdikjeden. Når det skjer, vil vi kunne bli en slankere byggherreorganisasjon fordi vi vil ha tillit til at markedet kan håndtere dette. Men da må det være forutsigbart. Da må politikerne forplikte seg. Da må vi vite at oppgavene kommer. Vår strategi må utvikles hånd i hanske med hva bransjen klarer å håndtere. Her er det rammebetingelsene som legger føringen.

Større kontrakter

Mens kontraktene Jernbaneverket la ut tidligere, var på 300-500 millioner kroner, er de nå tredoblet både for arbeider ved Mjøsa og på Vestfoldbanen. Hvis kontrakten på å drive de to tunnelløpene i Follobanen skal gå til én leverandør, vil det bety en kontrakt på flere milliarder kroner.

– Det var noen som mente at så store kontrakter ville gi dårligere konkurranse. Det vi ser nå, er at det har gitt bedre konkurranse fordi utenlandske selskap har kommet med, sier Harald V. Nikolaisen.

Men dette er på bygg- og anleggssida. Det er færre til å konkurrere om de jernbanetekniske anleggsarbeidene, som sporarbeider, kontaktledningsanlegg og strømforsyning.

– For å kunne realisere satsningen på jernbanebygging som kommer de nærmeste årene, har den norske jernbanebransjen en utfordring på kapasitet. Norsk industri må bygges opp, og utenlandske selskap inn. Skal vi få bygd opp denne industrien, må vi ha et forutsigbart løp de neste 5-10 årene for å være sikre på at det er noen der til å levere når vi skal trykke på knappen for intercityutbyggingen, sier Nikolaisen, og begrunner:

– Da er det viktig at det finnes både kapasitet og kompetanse. At anleggene som bygges, er sikre og har høy kvalitet, må alltid ivaretas.

Mer for pengene

På spørsmål om det er mulig å få mer for pengene, svarer utbyggingsdirektøren kontant:

– Ja! I dag får vi mye start og stopp, store tilkoblingskostnader, mange omlegginger og kostnader ved å holde gammel jernbane i drift. Når vi bygger små parseller, slik som vi historisk har gjort, blir det dyrt. Når vi i tillegg bygger i nærheten av det opprinnelige sporet, vil det dessuten innebære store forstyrrelser i avviklingen av trafikken i anleggstida. Det er ikke sikkert at du får mer for hver krone av en kontrakt på ti milliarder enn en på fem. Men større, sammenhengende tiltak vil lønne seg fordi vi da står friere til å



velge gjennomføringsmodell og kontraktsstruktur. Hvis vi får finansiert opp for eksempel Oslo-Lillehammer som ett prosjekt og finansiering er avklart ved oppstart, kan vi velge organisering og gjennomføring etter det. Da vil vi ikke dele opp slik vi gjør i dag, forsikrer Nikolaisen.

Et annet moment som må diskuteres, mener Nikolaisen er forvaltningsregimet som Jernbaneverket er underlagt ved at det ikke er mulig å inngå kontrakter før etter KS2, som er en ekstern kvalitets-sikring av kostnadene ved prosjektet. For å gjennomføre KS2 må det allerede foreligge godkjent reguleringsplan og godkjent detaljplan.

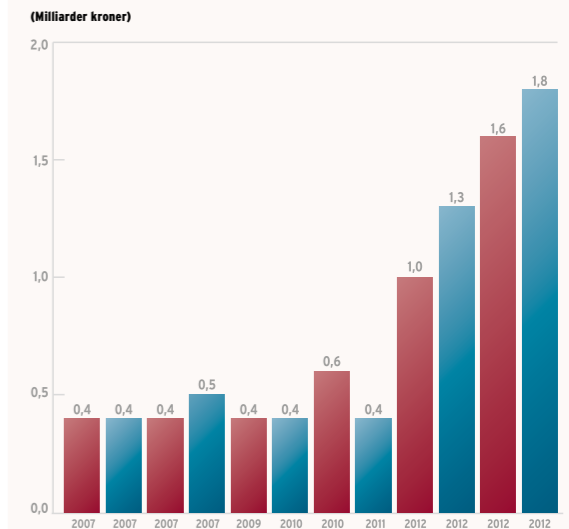
– Det er ikke alltid hensiktsmessig. Det hadde vært ønskelig å få inn leverandøren på et tidligere tidspunkt, men det kan vi ikke i dag da vi ikke får oppstartsbevilgning før etter at KS2 er gjennomført. Ved større kontrakter og mer bruk av totalentrepriser må vi se på om vi kan gjøre dette annerledes for å få billigere prosjekter, sier Nikolaisen, og legger til:

– I andre bransjer får man inn utførende leverandør tidligere i prosessen. Men da må det være aksept for mer usikkerhet i kostnadsoverslaget. På den andre siden, helhetlig sett, tror jeg det ville gitt billigere prosjekter om entreprenøren kunne ha kommet inn tidligere, før vi selv sammen med rådgivingselskapene hadde utviklet for mye av prosjektet. I dag setter rammebetingelsene begrensninger for dette, sier Harald V. Nikolaisen.

STØRRE KONTRAKTER

Den minste kontrakten på et stort utbyggingsprosjekt i år er på 1 milliard kroner. Oversikten nedenfor viser utviklingen de siste årene.

De utenlandske selskapene som har vunnet kontrakter, er østerrikske Alpine Bau, tyske Hochtief, sveitsiske Marti og islandske Íslenskir aðalverktakar hf (IAV).



ÅR	SELSKAP	PROSJEKT
2012	Hæhre Entreprenør AS	Fellesprosjektet E6-Dovrebanen
2012	Hochtief Solutions/Veidekke	Fellesprosjektet E6-Dovrebanen
2012	Alpine Bau GmbH	Fellesprosjektet E6-Dovrebanen
2012	NCC Construction AS	Farrisidet-Porsgrunn
2011	Marti Contractors/IAV	Holm-Nykirke
2010	Leonhard Nielsen&Sønner AS	Holm-Nykirke
2010	Skanska Norge AS	Holm-Nykirke
2009	Reinertsen AS/ Leonhard Nielsen&Sønner AS	Barkåker-Tjønsberg
2007	Skanska Norge AS	Lysaker-Sandvika
2007	NCC Construction AS	Lysaker-Sandvika
2007	Veidekke Entreprenør AS	Lysaker-Sandvika
2007	Veidekke Entreprenør AS	Lysaker-Sandvika

Klar for større oppdrag

Hæhre Entreprenør AS kapret en av de største anleggskontraktene som noen gang er inngått i Norge i konkurranse med noen av de største entreprenørene i Europa. 1,8 milliarder kroner for Fellesprosjektet E6-Dovrebanen langs Mjøsa er likevel ingen maksgrense for selskapet.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

MÅ VITE: - Vi kan ikke bli satt i stikken når vi gjør nødvendige investeringer i store maskiner, sier Knut Harstad, daglig leder i Hæhre Entreprenør AS.

«Får vi muligheten til å samle ressursene, kan vi produsere jernbane og veiprosjekter raskere og bedre enn noen har sett så langt i Norge»

KNUT HARSTAD, daglig leder Hæhre Entreprenør AS

– Ved å samle ressursene kan vi klare atskillig mer enn bransjen er opptatt med i dag. Vi trenger en planleggingstid på et par år. Og vi trenger sikkerhet for at det satses langsiktig slik at vi ikke blir latt i stikken når vi gjør store investeringer i maskiner, sier Knut Harstad, daglig leder i Hæhre Entreprenør AS.

Han tar seg tid til å vise Jernbanemagasinet noen av de største maskinene på anleggsområdet ved Mjøsa. Kontrakten deres går ut på å bygge trasé for dobbeltsporet og motorveien mellom Strandlykkja og Kleverud/Labbdalen.

Harstad startet som nyutdannet sivilingeniør med byggingen av de første betongplattformene til Sleipner, Troll og Oseberg i Nordsjøen. Det var den gangen det var tre store, norske entreprenørmiljø: Ingeniør F. Selmer AS, Høyer Ellefsen og Astrup & Aubert. I dag inngår disse selskapene i Skanska Norge, Norwegian Contractors og Veidekke.

Slik som oppstarten på offshoreindustrien var et Klondyke som tiltrakk seg utenlandske selskap for 30 år siden, er den norske opptrappingen på vei- og jernbanebygging et Klondyke for anleggsbransjen i dag.

Kontroll på kostnadene

– Læringskurven i offshore var bratt og spennende, oppsummerer Harstad 30 år senere. Nå vet han nok til å kunne love at det ikke skal koste mer å bygge jernbane og vei i Norge enn i andre land:

– Jeg ser ingen grunn til at vi ikke skal klare å holde kostnadene under kontroll dersom betingelsene for prosjekter i denne størrelsen vi nå håndterer – eller større – planlegges og kommer uten at vi må nedbemanne eller forflytte et kostbart apparat langt av garde, sier Harstad, og gir følgende oppskrift for en kostnadseffektiv utbygging:

– Vi trenger tydelige og forpliktende signaler for minimum en tiårsperiode slik at vi kan dimensjonere ressurser og bygge en prosjektorganisasjon som er tilpasset forventningene. Det er ikke mindre viktig at byggherreorganisasjonen og konsulentmiljøet er tilpasset oppgavene enn at entreprenørene er forberedt, understreker Knut Harstad, som mener det spesielt har skortet på kapasitet og kompetanse hos konsulentene.

Entreprenørsjefen anser Fellesprosjektet mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket som et utstillingsvindu for hva norske og utenlandske entreprenører kan få til – om de bare får oppdrag!

Fryktløst pågangsmot

Hæhre frykter ikke konkurransen selv om de store, internasjonale aktørene lukter honning i Norge med enda større prosjekt – bare betingelsene er like.

– Vi er mer opptatt av om oppgaven er den rette for oss og maskinparken vår enn størrelsen på kontrakten. Får vi muligheten til å samle ressursene, kan vi produsere jernbane og veiprosjekter raskere og bedre enn noen har sett så langt i Norge, lover Knut Harstad.

Betingelsen er kontinuitet for å bygge kompetanse både hos entreprenørene og hos byggherrene.

– Vi er avhengig av folk med erfaring. Jeg opplever at vi nå kan anvende erfaring fra tidligere prosjekter til beste for miljøet vårt og for samfunnet, sier Harstad, som forventer langt lavere priser per meter vei eller jernbane i forhold til de små prosjektene som har vært mønster fra Gardermobanen ble bygd til nå.

Gode råd

– *Hvilket råd vil du gi til samferdselsminister Arnstad og regjeringen når de nå går inn i den avsluttende fasen med Nasjonal transportplan for 2014-2023?*

– Vi er opptatt av langsiktighet og muligheter for å vise at det er mulig å løse viktige samfunnsoppgaver som å bygge veier og jernbane. Vi er for eksempel i dag engasjert med tre store prosjekt. Foruten dette ved Mjøsa til 1,8 milliarder kroner, har vi en kontrakt på 700 millioner kroner på Rv7 Sokna-Ørgenvika og en på 900 millioner kroner på Rv78 Holand-Reinosen, svarer Harstad.

Rådet han vil gi de norske politikerne er basert på lavkonjunkturen i Europa.

– Det er nå politikerne burde se muligheten til å bruke Europas fremste ekspertise til å bygge jernbane og vei. I Europa er det flere store entreprenører som sikter seg inn mot den honningkrukka Norge framstår som fram mot 2020, avslutter Knut Harstad.

ALBERT KR. HÆHRE AS

- Grunnlagt 1974 av Albert Kristian Hæhre
- Hæhre Entreprenør AS er ett av flere datterselskap
- Hovedkontor i Vikersund
- Ca 550 ansatte
- Omsetning 2011 på én milliard kroner

Ber Jernbaneverket tenke stort

– Historisk har leverandørmarkedet til jernbanen vært vant til å tenke lite og smått. Derfor er det som skjer nå, spennende.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det sier adm. dir. Jon Sandnes i Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA). EBA har, som de fleste andre, sett Jernbaneverket streve med sin historiske ballast med å utføre tre roller på én gang: som bestiller, entreprenør og kontrollør.

– Det er ingen som kan greie å håndtere alle disse rollene på en ordentlig måte, sier Sandnes, som er fornøyd med at Jernbaneverket er i ferd med å modernisere seg for ei tid med større oppgaver enn på mange tiår.

– Jeg ser mye i Jernbaneverket i dag som kan borge for mye bra i framtida. Spesielt at de vil rendyrke sin rolle som byggherre. Når de har en så tydelig strategi, forberedes markedet til å skape kapasitet og bygge kompetanse, sier Sandnes.

Lite egnet

Derimot ser Sandnes på systemet der staten opererer etter kontantprinsippet, det vil si med årlige bevilgninger over statsbudsjettet, som lite egnet til å skape forutsigbarhet. Det Sandnes ikke skjønner, er at det skal være så stor forskjell for staten om de skal sette opp et stort bygg eller bygge en jernbanestrekning:

– Staten oppfører seg på en mye mer fleksibel måte når det gjelder bygg. Det finnes vel knapt et politihus i Norge i dag som er finansiert over statsbudsjettet. Det er statlige selskap som bygger, og de lånefinansierer byggene. Det er fascinerende at dette kan være helt vanlig for bygg, men ikke mulig for anlegg, under Jon Sandnes, som likevel vil at politikerne skal ha en handlefrihet til å utøve politiske prioriteringer.

– For utbygging av intercitynettet er statlige selskap eneste løsning. Ved å opprette statlige selskap, slik som det ble gjort ved byggingen av Gardermobanen, sender man samtidig ut et sterkt signal både til det norske og utenlandske markedet. Da kan man få allianser og konsortier slik at man kan angripe dette fra flere kanter og få gjort jobben mye mer effektivt. Likevel vil det være mange prosjekter igjen som kan finansieres over statsbudsjettet.

Lønn som fortjent

Som interesseorganisasjon for den norske bygg- og anleggsindustrien er ikke EBA motstander av konkurranse fra utenlandske firma. Men han advarer Jernbaneverket mot å gå etter for billige kontrakter:



NÆRINGENS MANN: Jon Sandnes er adm. dir. i Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg, de bedriftene som skal konkurrere om å få bygge den moderne jernbanen i Norge. Sandnes synes Jernbaneverket er på god vei til å bli mer profesjonell som byggherre.

– Hvis det blir en ensidig konkurransevridning mot lønn, vil vi ikke lenger klare å rekruttere nordmenn til bransjen. Det tror jeg ikke Jernbaneverket vil være tjent med på sikt. Derimot hilser vi velkommen kontrakter som gjør at entreprenøren kommer inn på et tidlig tidspunkt for å bidra til en best mulig løsning av prosjektet. Det vil være bra for alle parter.

Selv om Jon Sandnes mener det gjenstår en del arbeid, mener han at Jernbaneverket de siste par årene har tatt lange skritt i riktig retning.

– Det vi hører nå, er at Jernbaneverket vil bli en mer langsiktig og profesjonell bestiller, og at de ønsker å tilrettelegge for en differensiert strategi. Det vil si en strategi for både lite, stort og for allianser. Det må være slik at det er oppgavene som bestemmer virkemidlene, og det må skje i tett dialog med leverandørindustrien. Det er spennende det som skjer nå, avslutter Jon Sandnes.



FOTO: STIG HERJUAUNE

Pangåpning i Eidanger

Statsråden sto for smellet, entreprenøren for sprengstoffet og Jernbaneverket hadde regien da storanlegget Farriseidet - Porsgrunn ble satt i gang. Om seks år er Grenland og Vestfold knyttet sammen med moderne jernbane for 250 km/t.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Dobbelt jubileum

I høst er det 110 år siden Ofof-banen sto ferdig. Banen ble åpnet for ordinær drift 15. november 1902. På denne datoen skal jubileet blant annet markeres med eget poststempel og frimerker. Motivene på det ene frimerket er det digre, topp moderne malmloket IORE. Det andre er av damplokomotivet Bifrost. Bifrost var det første lokomotivet som gjorde tjeneste på Ofofbanen, først da banen ble bygd, senere som skiftelokomotiv. Bifrost ble bygd i 1882 og kan altså feire 130 år i år.

Oppgraderer

Holdeplassen på Valnesfjord på Nordlandsbanen, to mil vest for Fauske og fire mil øst for Bodø, har i dag plattformlengde på 64 meter. Slik blir det ikke lenge. Et firma i Bodø har fått kontrakt på å bygge ut til 250 meters lengde og samtidig heve perrongen så den blir 55 cm høy. Når dette arbeidet er gjort, kan nattogene på Nordlandsbanen stoppe også i Valnesfjord. Det kan de ikke i dag.

Alt klart

Northland Resources har søkt om og fått fire daglige ruteleier for malmtoget på Malmbanan. Det betyr at de allerede fra ruteendringen i desember har ruteleier for tog fra Pitkajärvi til Narvik. Det betyr imidlertid ikke at de kommer til å kjøre der allerede i år. Planene til Northland Resources er å starte produksjonen i fjerde kvartal i år, men starte utskipningen tidlig i første kvartal neste år. Med ruteleiet på plass er i det minste alle forutsetningene for å få fram malmen til stede-rute, tog og utskipning.

– Denne utbyggingen legger til rette for kortere reisetid, økt punktlighet og flere passasjerer. Vi binder nå sammen Vestfold og Telemark med moderne jernbane. Regjeringen vil satse stort på både vedlikehold og nybygging av jernbane framover, sa samferdselsminister Marit Arnstad da hun fyrte av den første salven for banen som skal knytte Grenland sammen med Vestfold og Oslo-området.

Det bor 100 000 mennesker i hver av regionene som nå knyt-

tes sammen med den nye jernbanen. Med den 22 kilometer lange, nye strekningen vil reisetiden bli kortet ned fra 32-34 minutter til tolv minutter. Banen bygges for hastigheter opp til 250 km/t og får dobbeltspor. Strekningen er beregnet å koste 6,1 milliarder kroner og skal stå ferdig i 2018.

- Stor betydning

Jernbanedirektør Elisabeth Enger la vekt på at den nye traseen kommer til å få stor betydning for både Vestfold og

Telemark. – Den gamle banen langs Farrisvannet går i en trase fra 1880-årene med lave hastigheter og rasfare, minnet Enger om.

Fylkesordfører i Telemark, Terje Riis-Johansen, la vekt på jernbanens rolle som motor i den regionale utviklingen.

– Denne banen vil få stor betydning for hele Telemark. Med en moderne jernbane vil vi styrke næringsliv og utdanningsmuligheter og legge til rette for avlastning av Oslo-området, sa en stolt fylkesordfører.



GLEDE: Prosjektleder Stine Undrum (t.h.) gleder seg over Vestfold og Telemark skal kobles sammen med en moderne jernbane. Her er hun avbildet sammen med jernbanedirektør Elisabeth Enger og utbyggingsdirektør Harald V. Nikolaisen.



Parkeringsordning for pendlere

Stadig flere pendlere i østlandsområdet må betale for å parkere bilen rett ved toglinja. Til gjengjeld frigjøres flere parkeringsplasser.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Kolbotn og Lørenskog var første ute med en SMS-basert parkeringsordning – fra 1. mars i år. Fra 1. juli ble Ski og Asker underlagt det samme regimet, og sent i høst er det Jessheims og Kløftas tur.

– Erfaringen er at det er blitt enklere å finne parkeringsplass for pendlere, da deler av parkeringsarealer tidligere er blitt brukt av andre bilister, opplyser Sefrid Jakobsen, som leder stasjonsheten i Jernbaneverkets divisjon Trafikk og marked.

Ulrike priser

Jernbaneverket er en av mange samarbeidspartnere når det utvikles kollektivknutepunkter og parkeringsløsninger, presiserer Jakobsen: – Hver stasjon har sin historie, og det er bakgrunnen for at det nødvendigvis ikke koster like mye – ei heller at vi innfører samme løsning – på hvert sted. Parkeringshuset i Asker er dyrest med 350 kroner måneden.

Andre steder opererer vi med symbolske beløp på 50 kroner. Det er ikke Jernbaneverkets hensikt at vi skal tjene penger på dette. Når det er sagt, er det knapphet på arealer, fortrinnsvis på sentrale tettsteder. Her er det hensiktsmessig å bruke markeds- og prismekanismen, forklarer Jakobsen.

Buss til tog

Jernbaneverket og Rom Eien, som eier de fleste av stasjonene, finner fram til ordninger i samarbeid med kommunene, beretter Jakobsen og trekker fram Drammen som eksempel: – Her legges det stor vekt på å utvikle en miljøvennlig by med økt fortetting. Kommunen ønsker ikke å åpne for flere bilparkeringsplasser ved Drammen stasjon. I stedet satses det på at togpassasjerene reiser kollektivt eller sykler til stasjonen. Derfor har Drammen blant annet opprettet busstilbud med timinuttersfrekvens fra sine fire satelittbyer.

– En uoffisiell telling i Drammen i slutten av september viste at 280 pendlere parkerte sykler på stasjonsområdet, og på Drammen stasjon planlegges nå et nytt sykkelhus. I tillegg har vi planer om å utvikle parkeringsplasser på stasjoner som Gulskogen og på Brakerøya, forklarer Jakobsen.

SMS

Jernbaneverket har vært på jakt etter en ordning som er enkel for kundene samtidig som den er enkel å administrere. – Ordningen går i korte trekk ut på at pendleren fester en oblat på bilens frontrute og sender en SMS etter instruksjonen på oblaten, forklarer Sefrid Jakobsen. – Kvitteringen kommer i retur på SMS og belastes telefonregningen. Dersom mobilabonnetet ikke tillater denne type tjenester, vil den enkelte motta nærmere betalingsinformasjon, forteller Sefrid Jakobsen.

Veiaksjon

Aksjon Bedre Vei (ABV) er siste skudd på stammen for å tvinge gjennom nye løsninger for planlegging, finansiering og bygging av vei i Norge. ABV er en privat stiftelse som blir ledet av Terje Furunes, tidligere konserndirektør i DnB. Han har 12 godt voksne menn med seg i styret for stiftelsen. Styremedlemmene kommer fra Tromsø i nord, Karmøy i vest og til Aremark i øst. Deres viktigste mål er å få på plass et infrastrukturfond og få frikoblet Statens vegvesen fra Samferdselsdepartementet og gi det en rolle slik Avinor har i lufttrafikken.

Bane nordover?

I Finland driver samferdselspolitikkerne for tiden et intenst arbeid med å planlegge videre jernbanebygging for eksport av malm. I dag skipes malmen ut fra byen Kemi. Men Østersjøen er for grunn for de største skipene, de som skal til Østen. Nå står valget mellom å bygge jernbane vestover som via Sverige kan fortsette til Narvik eller rett nordover fra Rovaniemi for utskipping fra Kirkenes. Et tredje alternativ er en bane til Skibotn i Nord-Troms, også kalt Ishavsbanen. Men dette alternativet ser ut til å være mindre aktuelt. Allerede i januar skal en arbeidsgruppe overlevere en innstilling til regjeringen.

Priset

Norsk elektroteknisk Forening deler årlig ut priser på 10 000 kroner til de elkraftstudentene ved NTNU og Høgskolen i Sør-Trøndelag som har oppnådd de beste faglige resultater. For 2011 tilfalt de to prisene to studenter som begge hadde studert jernbafaglige problemstillinger. Eivind Toreid fikk pris for mastergraden sin ved NTNU om «Active Control of Reactive Power in a Modern Electrical Vehicle» mens Thomas Nordaunet fikk prisen for bachelorstudien «Et passende system for elektrifisering av høyhastighetsbaner i Norge»



Utfordrende signalhverdag

GREFSEN: Torleif S. Schjelderup og hans kolleger i Oslo-området må forholde seg til åtte ulike signalanlegg. Få som går beredskapsvakt, kan mer enn fire av dem. Og går de eldste i stykker, kan det fort bli en utfordrende jobb å få tak i deler ...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Torleif S. Schjelderup
TITTEL: Oppsynsmann signal Drammen, Askerbanen og Spikkestadbanen
ARBEIDSTED: Bane Signal Oslo, Oslogate 3
BOR: Lunderåsen, Sørumsund

– Dette reléanlegget er det eldste av åtte forskjellige signalanlegg som holder jernbanen i gang i Oslo-området. Derfor er vi sårbare, forteller oppsynsmannen på signalavdelingen. Han åpner døren til relérommet på gamle, ærverdige Grefsen stasjon tidlig en morgen. Solskinn fyller rommet med varmt, gyllent lys gjennom store, buede vinduer. Det som en gang var hvitt, har fått et lett brunaktig skjær. Det er støvfritt og rent som på et sykehus, men omgivelsene gir mer inntrykk av museum enn av high-tech ...

Anlegget lever likevel i beste velgående. Det knepper og klikker i et hundretalls gamle reléer når tog kjører inn og ut av sporfelt som kontrolleres og styres av togekspeditøren ved stillverket på Grefsen. Vi holder pusten i beundring.

Variert

– Hva er det ved signalmontør-yrket som gjør at du gleder deg til å gå på jobb?

– Variasjonen, svarer han momentant: – Vi gjør alt fra å bytte ut elektroniske komponenter til å spa i pukken for å finne en jordingsfeil som har dukket opp i en gammel kabel eller kobling. Ingen dag er lik.

– Og hva krever yrket først og fremst av deg?

– Nøyaktighet og systematikk. Vi utfører jobben nøyaktig i henhold til de lover og regler som gjelder for signalfaget. Hvert år må en signalmontør fornye sertifikatene på de enkelte anlegg for å kunne utføre kontroll og vedlikehold.

Mange anleggstyper

– Hva er den største utfordringen en signalmontør møter i det daglige?

– Alle anleggstypene Jernbaneverket skal holdes i drift, og den høye alderen gjør at vi ikke alltid får tak i deler når noe går i stykker eller er utslitt.

– Hva gjør dere når det dukker opp en feil i et signalanlegg som gir rødt lys til 100 000 arbeids-

«Det er unektelig spesielt at det ikke kan skaffes deler ...»

reisende inn og ut av Oslo – og dere mangler deler?

– Da må vi finne deler fra andre anlegg som er byttet ut med nyere, eller i verste fall erstatte en større del av gamle anlegg. Det er unektelig spesielt at det ikke kan skaffes deler til gamle anlegg som jernbanen i Norge vil være avhengig av i mange år fortsatt.

Kontrast

Torleifs interesse for jernbanen ble vekket av en signalmontør fra NSB som fortalte om mulighetene innen signalfaget før han søkte på lærlingeplass etter videregående. Etter at han var ferdigutdannet signalmontør i 1991, fikk han jobb i signalavdelingen i NSB på Lillestrøm noen år før Gardermobanen sto ferdig.

Kontrasten mellom de eldste, relébaserte signalanleggene på Solørbanen, Kongsvingerbanen og Hovedbanen og de nye elektroniske Siemens-anleggene på Gardermobanen representerte i mange år ytterpunktene i teknologi innen-

for signalfaget på norsk jernbane.

NSI 63-anlegget er fortsatt det dominerende signalanlegget i Norge. I Vestkorridoren mellom Lysaker og Asker er det imidlertid helelektroniske anlegg som på Gardermobanen.

- Noen som kan

Da jobben som oppsynsmann signal på strekningen Lysaker-Asker og Spikkestadbanen ble ledig sist vinter, var det flere som hadde godkjenning og erfaring med tre til fire av de totalt fem anleggstypene som er i drift på disse strekningene.

– Kompetansebygging og standardisering må til for å komme ut av det uføret vi står i i dag, mener Torleif Schjelderup. Færre enn ti av nærmere 200 signalmontører i Norge er godkjent for å montere de nye Alstom drivmaskinene som Jernbaneverket i økende grad har tatt i bruk. – På min strekning har jeg åtte Alstom-maskiner, forteller Torleif Schjelderup. – Også nytt kan bli kjørt i stykker, og da trengs det noen som kan ...

SAGT OM JERNBANEN

«Heller enn å realisere planer, reviderer vi dem. Det koster så lite»



ARVID STRAND, forsker ved Transportøkonomisk institutt

«I gårshagens avis skrev vi feil i tittelen til saken som omhandler Jernbaneverkets oppgraderingen av signalsystemene på Østre linje. «Tog erstatter buss» skal selvfølgelig være «Buss erstatter tog»

SMAALENENS AVIS beklager

«Det at det har blitt lettere å pendle til Oslo har betydd mer for å øke folketallet på Hedmarken enn at det har blitt mange flere arbeidsplasser på og nær Gardermoen»

LARS ØSTBY, forsker Statistisk sentralbyrå

«Stoltenberg gjentar sin finansminister Sigbjørn Johnsen's mantra: «Den som har pæng på bok, kjøper ikke på avbetaling». Når så mange ivrer for andre finansieringsformer, er det nettopp fordi det er for liten vilje til å bruke sparepengene på nødvendig infrastruktur i Norge»

ROMERIKS BLAD, lederartikkel

«Vi har sendt flere klagebrev om at tyfonstøyen ikke er å leve med. Vi kan konkret vise til barn og voksne med nedsatt hørsel i timer etter togpasseringene»

EIRIL ROBERG liker ikke tutingen fra Flirt-togene

«Den store togsatsinga i hovedstadsområdet vil bety endå mindre satsing på vegar i resten av landet. Oslo-interessene prøver no å få prosjektet gjennom før folk oppdagar kva som skjer»

RIKARD SOLHEIM, pensjonert sivilingeniør frå Bergen

«Amtrak er et tungt subsidiert, sovjetaktig jernbanesystem»

JOHN MICA, (R) leder av Transport- og infrastrukturkomiteen i Representantenes hus, USA

Klar bane for nye ruter

I løpet av et halvt år er Eidsvoll gamle stasjon forvandlet til et gigantisk parkeringsområde for nye tog. For allerede i desember i år forbedres togtilbudet på flere strekninger i østlandsområdet.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE



STOLTE: Informasjonsansvarlig Oddrun Vågbø mener byggeleder Kjetil Husby og hans stab har grunn til å være kjempestolte over den jobben som er nedlagt.



BYGD OM: Hele det gamle, ærverdige stasjonsområdet på Eidsvoll er bygd fullstendig om. Her skal togene få hvile og pleie.



TRANGT: Jaroslaw Lewandowski foretar siste finpuss på den åtte meter høye spuntveggen som må bygges over sporområdet.

Togpassasjerene skal nå virkelig høste frukter av de siste års jernbanesatsing i og rundt Oslo. Nytt dobbeltspor mellom Asker og Lysaker, NSBs kjøp av 50 nye togsett og fornyelse av Oslo S og Oslotunnelen skal lede mot et helt nytt togtilbud med hyppigere og mer regelmessige avganger. For å få plass til flere og lengre tog må det blant annet bygges parkeringsplasser (hensetningsspor) og snuplasser (vendespør).

Utrolig komplisert

På Eidsvoll trengs begge deler, og siden februar i år har det vært jobbet på spreng for å ferdiggjøre et helt nytt anlegg der togene både kan få hvile og pleie. Her er bygd hensettingsspor til ti togsett samt to spor beregnet for parkering av skinnegående anleggsmaskiner. Et eget servicebygg er også reist slik at togene kan rengjøres og varmes opp.

I tillegg kommer nye kontaktlednings- og signalanlegg.

– Et utrolig komplisert prosjekt, sier informasjonsansvarlig Oddrun Vågbo. Hun har fulgt samferdselsprosjektet siden 1996, men har aldri vært med på noe liknende: – På noen måneder er et gammelt stasjonsområde bygd fullstendig om.

– Vi lå noe etter tidsskjemaet på forsommeren, har tatt igjen for-

sinkelsen og er nå i rute, forteller byggeleder Kjetil Husby.

Vågbo mener Husby og hans stab har grunn til å være kjempestolte over den innsatsen som er nedlagt.

30 tiltak

– Vi har nådd alle milepælene så langt, sier Jernbaneverkets «Oslo-general» Per Arne Fredriksen, som koordinerer ikke mindre enn 30 tiltak som alle er nødvendige for å kunne gjennomføre den bebudede «togrevolusjonen» fra desember 2014. Da skjer den store ruteomleggingen som blant annet betyr ti- og femten-minutters frekvens for tog som trafikkerer mellom Asker og Lillestrøm.

Nye rutetider i år

Allerede fra 9. desember i år kan togpassasjerene belage seg på helt nye rutetider.

– Vi legger om hele trafikksystemet. Samtlige tog endres for å være tilpasset ruteopplegget som fullt og helt innføres i desember 2014, forteller leder av ruteplanseksjonen i Jernbaneverket, Nils Hansegård. – I praksis betyr det at NSB om vel to måneder kjører timesavganger Kongsvinger-Asker og halvtimesavganger på kjørestrøkningene Spikkestad-Asker-

Lillestrøm og Drammen-Dal.

Ovenstående medfører at det mellom Lillestrøm og Asker da vil gå fem tog i timen som alle stopper på knutepunkter.

De som ferdes med lokaltogpendelen Eidsvoll-Kongsberg, kan dessuten se fram til vesentlig kortere reisetid fordi toget nå skal kjøre Gardermobanen og ikke via Hovedbanen.

Flytter ikke stasjonen

– Vi har en del utfordringer. En av dem handler om å bygge om signalanlegget på både Hovedbanen og Gardermobanen, og vi ser hele tida på backupløsninger slik at vi kan gjøre de planlagte ruteendringene, forklarer Per Arne Fredriksen.

Tilpasninger gjøres underveis. Planene om å flytte hele Frogner stasjon er droppet på grunn av for stort omfang og for høye kostnader.

– For å få i gang ny grunnrute forlenger vi dagens plattform, uten at dette er en fullverdig løsning. Denne delen av Hovedbanen er erklært overbelastet, og det er behov for på nytt å vurdere hva som er den beste løsningen for et kryssingsspor i området, forklarer Fredriksen. Han ramser imidlertid opp det ene prosjektet etter det andre som nå tikkes i mål.

«Et utrolig komplisert prosjekt ...»

ODDRUN VÅGBØ, nabokontakt Hovedbaneprojektet

Høvik er nøkkelen

Ett av de store grepene som skal gjøres i 2014, er å splitte dagens intercitypendel mellom Skien og Lillehammer i to. Én pendel vil da gå mellom Skien og Eidsvoll, en annen mellom Lillehammer og Drammen.

– I tillegg oppretter vi 15 minutters frekvens mellom Lillestrøm og Asker, og på Østfoldbanen blir pendlene mellom Ski og Skøyen og mellom Moss og Skøyen forlenget til Lysaker.

– Et nytt vendeanlegg på Høvik er nøkkelen for å få til alle disse endringene, sier ruteplansjefen.

Stor vilje

– I forhold til desember 2014 har vi én eneste risiko, og det er gjelder nytt signalanlegg til det nye vendeanlegget på Høvik. Her er vi avhengig av at vi får landsgodkjenning i tide for den type signalanlegg som nå bygges på Sandnes-Stavanger, poengterer Fredriksen, som til enhver tid kartlegger hva som kan gå galt.

– Bare de som var med og planla transportopplegget under OL på Lillehammer, har vært med på noe liknende. Det er interessant å oppleve hvor stor vilje det er i hele Jernbaneverket – i alle divisjoner og

avdelinger – til å finne løsninger.

– Det skjer noe med organisasjonen når vi jobber mot så klart definerte mål, sier Fredriksen, som i egen person er den overbygningen som alle deler av organisasjonen kan snakke med.

På historisk grunn

På Eidsvoll nærmer første etappe av anleggsarbeidene seg slutten. Nå rettes oppmerksomheten mer og mer mot det nye vendeanlegget som skal bygges nord for nåværende Eidsvoll stasjon. Elleve nye sporveksler, ett nytt spor gjennom stasjonen og forlengelse av plattform mellom spor 2 og 3 er noe av det som må til for at NSBs tog skal kunne vende på Eidsvoll.

– Det er tydelig at vi befinner oss på historisk jernbanegrund. Vi har fra første dag møtt stor forståelse for anleggsarbeidene hos planetaten i Eidsvoll kommune, beretter Oddrun Vågbo og legger til at det i samme slengen vil bli bygd to nye sporsløyfer mot Dovrebansens nye dobbeltspor mot Hamar.

Det som foregår på Eidsvoll, er likevel bare én brikke i et stort puslespill som må til for å kunne gi passasjerer i den mest sentrale delen av landet et bedre togtilbud.

RUTEENDRINGENE

Fra desember 2012:

- Tog hver halvtime Drammen-Dal (stopper på knutepunkter mellom Asker og Lillestrøm)
- Tog hver halvtime Lillestrøm-Asker-Spikkestad (stopper på alle stasjoner).
- Ett tog i timen Asker-Kongsvinger (stopper på knutepunkter mellom Asker og Lillestrøm)
- Dagens pendel Moss – Spikkestad kjøres kun til/fra Skøyen.

Fra desember 2014

- 10 minutters avganger mellom Asker og Lillestrøm (stopper på knutepunkter)
- 15 minutters avganger Asker-Lillestrøm (stopper som lokaltog)
- Tre tog i timen Drammen-Eidsvoll

For Østfoldbanen videreføres i prinsippet dagens togtilbud, men rutetidene tilpasses den nye rutemodellen. Økt togtilbud må utestå til Follobanen står ferdig.

Tiltakene

- 11 nye vende- og hensetningsspor: Eidsvoll, Drammensområdet, Skien, Kongsberg, Moss, Kongsvinger, Lillestrøm, Ski og Høvik
- Forlengelse av plattformer: Frogner, Moelv, Lier, Dal, Hauerseier, Spikkestad og Heggedal
- Strømforsyningen oppgraderes, og deler av signalanlegget bygges om på Gardermobanen og Hovedbanen
- Forlengelse av spor 13 på Lillestrøm
- Nye signaler og en del andre tilpasninger i Oslotunnelen
- Hele operasjonen fram til desember 2014 er kostnadsberegnet til om lag 2,7 milliarder kroner

- Barbér Alnabruprosjektet!

CargoNets sjef Are Kjensli tror Alnabruprosjektet blir så stort at det blir sin egen fiende. I stedet for å vente i det uendelige på en forbedring ber han om at det lages en mindre ambisiøs plan - som blir utført.

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: ØYSTEIN GRUE



UTÅLMODIG: Administrerende direktør Are Kjensli vil ha lengre kryssingsspor og mer effektive terminaler. Viktigst er å få gjort noe med Alnabru - nå.

«Det er ikke investeringer til ti milliarder eller 18 milliarder kroner vi trenger. Vi må gjøre noe enklere»

ARNE KJENSLI, administrerende direktør i CargoNet AS

- Vi har ikke tid til å vente i det uendelige. Alnabru skal fortsatt være navet i godstransporten i Norge, men det er ikke av den grunn nødvendig å tenke 50 år fram i tid. Vi trenger tre spor og ei lastegate. Det er ikke nødvendig å gjøre det vanskeligere enn det, sier Are Kjensli, og har bare ett ønske: - Få det på plass. Dette er kritisk for godstransporten.

Da Jernbaneverket planla sine tiltak for godstrafikken i 2007, var målet å få en dobling av godstransporten innen 2020 og en tredobling innen 2040. I dag er det ingen ting som tyder på at det vil bli slik. Faktum er at godstransport med jernbane fikk et alvorlig tilbakeslag etter finanskrisa i 2008. Siden har veksten vært betydelig lavere.

- I dag, etter fem år, er volumene tilbake på 2007-nivå. Dette har vi ikke tatt nok inn over oss, mener Are Kjensli.

Billige utenlandske sjåførere, dårlig punktlighet med tilhørende manglende tillit hos kundene og ingen økning i kapasiteten på jernbanen har ført godset over på lastebilen.

Eksemplet Ganddal

I CargoNet er de lei av vente på løfter som ikke blir innfridd. Nye terminaler på Alnabru, i Trondheim og Bergen samt mange nye kryssingsspor skulle gi kapasitetsøkning og konkurransekraft.

- Godsterminalen på Ganddal er et godt eksempel. Der er det bygd en godsterminal for 600 meter lange tog. Vi er svært godt fornøyd med Ganddal. Men vi kommer fortsatt ikke fram med 600 meter lange tog på Sørlandsbanen slik at vi får utnyttet Gand-

dal fullt ut. Til det er kryssingssporene for korte, forklarer Kjensli.

Politi ingen hindring

At regjeringen har vedtatt å legge politiets beredskapssenter til Alnabru og beslaglegge 30 dekar til det, tror ikke Kjensli har så mye å si.

- Det er mulig det kan legge en hindring for videre utvikling av Alnabru på lang sikt. Men jeg tror ikke vi skal være så opptatt av hvordan det vil være om 50 år. Vi synes det er riktig å finne en rimeligere løsning for Alnabru nå, og er villig til å diskutere det. Det er ikke investeringer til ti milliarder eller 18 milliarder kroner vi trenger. Vi må gjøre noe enklere. Det holder å planlegge for en dobling. Vi trenger sårt til mer kapasitet på Alnabru nå, men vi trenger ikke å tredoble den, understreker Are Kjensli.

Tiden går

Are Kjensli avløste Kjell Frøyslid som sjef for CargoNet i 2005. Den gangen var det snakk om å investere 200 millioner på Alnabru. Nå er summen oppe i et tosifret milliardbeløp.

- I hele min tid i CargoNet har det vært snakket om å gjøre noe på Alnabru. Men når prosjektene blir så store, ender det opp med at man ikke får gjort noen ting, sukker Kjensli.

- Det godstransporten på jernbane trenger, er flere og lengre kryssingsspor og mer effektive terminaler. Den største trusselen mot godstransporten på jernbane er at det ikke skjer noe på disse områdene. Vi trenger det nå. Da må man gjøre det enklere og få det på plass, sier Kjensli.

VINTEREN AVGJØR

Dårlig punktlighet de siste vintrene sammen med lange avbrudd som følge av flom og ras på Dovrebanen og Bergensbanen har skremt noen av de store vareeierne bort fra toget. Selv om Are Kjensli «aldri har opplevd maken til den punktligheten vi har nå», er ikke det nok til å gjenvinne tilliten.

- Vi har fått tilbake en del gods. Men det vi merker på våre kunder, er at de er veldig skeptiske til vinteren. Derfor er det så viktig at vi klarer å holde en god punktlighet også gjennom vinteren, sier Kjensli og maner hele jernbanebransjen til å være godt forberedt når snøfyllene igjen legger seg over landet.

- Vi ser at den tilliten vi har mistet de siste vintrene, den bygger vi ikke opp igjen på noen måneder. Vi har mange kritiske øyne rettet mot oss og er avhengig av å levere i vinter for å få tilbake tilliten til jernbanen, understreker Kjensli.



Et mindre Alnabru

- Vi tar til etterretning at politiets beredskapssenter vil komme til Alnabru og at Alnabruterminalen derfor ikke kan bygges ut til å håndtere en tredobling av godsmengden, slik det er beskrevet i Jernbaneverkets godsstrategi fra 2007, sier plan- og utviklingsdirektør Anita Skauge.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Jernbaneverkets godsstrategi la opp til en dobling av godsvolumene innen 2020 og en tredobling innen 2040. En forutsetning for å klare disse målene var blant annet utbygging av terminalen på Alnabru. Utbyggingen var skissert i fire byggetrinn. I følge hovedplanen vil beredskapssenteret komme i konflikt med alle byggetrinnene. Det tror Skauge kan løses:

- Med litt justering vil vi klare byggetrinn 1. Det vil gi en dobling av kapasiteten til 1,1 millioner TEU. Da får vi i tillegg en effektiv og teknologisk moderne logistikk på terminalen og på transporten inn og ut av terminalen, sier Skauge.

Byggetrinn 1 er kostnadsberegnet til 10,4 milliarder kroner og innebærer bygging av en ny kranmodul bestående av 600 meter lange spor og lastegater beliggende opp mot Hovedbanen ved Alna holdeplass. Atkomsten til denne kranmodulen vil måtte skje via en lang kulvert under tomta. Dessuten innebærer byggetrinn 1 en fullstendig fornyelse av de signaltekniske anleggene, som har en forventet levetid til 2019.

Godsnavet

- Alnabruterminalen er og vil forbli hjertet i godstransporten på jernbane. Men vi får gjort mye om bare byggetrinn 1 blir gjennomført også. Da vil vi ha nok kapasitet lenge. Men det vi skal gjøre på Alnabru, må vi gjøre ordentlig, understreker Anita Skauge.

I forslaget til Nasjonal transportplan foreslår transportetatene at byggetrinn 1 av Alnabru blir gjennomført så raskt som mulig. Anslått byggetid er 6-7 år. I denne perioden skal aktivitetene på terminalen kunne foregå uten for store driftsforstyrrelser.

- Gjennom arbeidet med detaljplanen kan vi finne ut om det er mulig å forsere noen av de etterspurte tiltakene noe eller på annen måte imøtekomme ønskene fra godsoperatørene, sier Anita Skauge.

Etter de foreliggende planene for byggetrinn 1 og med forbehold om hvor mye penger som kommer i NTP-behandlingen, kan Alnabruterminalen være ferdig utbygd i 2023.



MÅ ENDRE PLAN: Med politiets beredskapssenter lagt til Alnabru må planene for utbyggingen av terminalen endres. Plan- og utviklingsdirektør Anita Skauge mener likevel at det vil være plass til byggetrinn 1, som vil gi en dobling av kapasiteten.

«Alnabruterminalen er og vil forbli hjertet i godstransporten på jernbane.»

ANITA SKAUGE, plan- og utviklingsdirektør



GANDDAL: Godsterminalen for Stavanger og Sandnes eies av Jernbaneverket. Driften ble satt ut på anbud som Terminaldrift AS vant. De drifter nå terminalen på nøytral basis.

Sprikende om godsterminalene

Jernbaneverkets anbefaling om å ta over ansvaret for godsterminalene for så å sette ut driften til en nøytral part, får stort sett positiv mottakelse - unntatt fra NSB, som var de første til å foreslå en slik løsning.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Det var i fjor, i forbindelse med den årlige redegjørelsen for tingenes tilstand i NSB-konsernet overfor Stortinget, at NSB forslo at staten burde vurdere å overta driften av godsterminalene. På bakgrunn av dette ba Samferdselsdepartementet Jernbaneverket om å utrede konsekvensene av en slik overtakelse. Jernbaneverket konkluderer der med at den beste løsningen for å sikre nøytralitet, likebehandling, høyere effektivitet og flere nyskapende løsninger, er at Jernbaneverket overtar godsterminalene med bygninger, spor, signalanlegg og det meste for så å lyse ut driften av terminalene på anbud.

Sterk støtte

Mange av dem som har uttalt seg i høringsrunden, har sterke meninger i saken. Det gjelder blant annet Konkurransetilsynet som uttaler at dagens organisering og eierskap til godsterminalene «innebærer konkurranse på ulike vilkår».

Også Statens jernbanetilsyn (SJT), som har et spesielt ansvar for å overvåke konkurransen på jernbanen, har en klar oppfatning av at det trengs en endring. De mener at for nye aktører i godsmarkedet eller for små aktører, «er det helt nødvendig å få tilgang til terminaler og terminaltjenester på like vilkår som allerede etablerte aktører» og at dårligere tilgang på terminaltjenester fungerer som en etableringshindring.

SJT konkluderer primært med at staten ved Jernbaneverket ikke bare bør overta driftsansvaret for godsterminalene, men også eierskapet, og at Jernbaneverket som hovedregel konkurranseutsetter driften til en nøytral operatør.

Drift av terminalene

I dag eies kun terminalene på Ganddal (Sandnes/Stavanger) og Åndalsnes av Jernbaneverket. På de øvrige, som eies av Rom eiendom AS, disponerer Jernbaneverket noen såkalte offentlige spor, som skal være tilgjengelige for alle godstogselskapene. På fire terminaler er det av den grunn to operatører, CargoNet og Motortransport AS (for blant annet Cargolink sine tog).

NSB, LO, Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund mener det bør være største bruker av terminalen som bør drifte slike terminaler. NSB mener videre at et alternativ til Jernbaneverkets forslag er å fortsette som i dag på de eksisterende, gammeldagse terminalene, men med et styre for hver enkelt terminal der alle aktører er representert. Det er først når det blir bygd nye, moderne terminaler i for eksempel Trondheim, Bergen og Drammen, at disse ifølge NSB vil egne seg for konkurranseutsetting til en nøytral operatør.

Utredningen med høringsuttalelser er nå til vurdering i Samferdselsdepartementet.

For dobbeltspor

Jernbanelaget vil ikkje lenger tilrå å byggje kryssingsspor på Jærbanen da det vil bli nesten like dyrt som dobbeltspor, men vere ei langt mindre robust løysing. Regional plan- og utviklingsdirektør Lars Chr. Stendal seier til Rosenkilden, nyhendeorgan for Næringsforeininga i Stavanger, at Jernbanelaget sin konklusjon er at det må bli bygd dobbeltspor om det først skal byggjast noko. Han meiner kostnadene for eit dobbeltspor på strekninga Sandnes-Egersund vil kome på mellom åtte og elleve milliardar kroner.

Samstemt triangel

Ordførarane i Halden, Skien og Lillehammer høyrer heime i motpolane Arbeidarpartiet og Høgre, men uttalar seg utan dissonans om utbygging av intercitynettet rundt Oslo. Ei satsing berre på det indre triangelet, det vil seie til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg, vil etter deira meining styrkje sentraliseringa mot Oslo. Å gå for heile triangelet, som vil seie til og med deira eigne byar, vil derimot vere eit positivt bidrag til liv og framtid også utanfor Oslo-gryta. Dei tre ordførarane krev utbygging av dobbeltspor for heile intercitytriangelet innan 2023. Jo fortare utbygginga blir ferdig, jo før kan næringslivet få reduserte transportkostnader, pendlarane kortare reisetid, det blir betre miljø og færre ulykker. Det er først med ei slik utbygging at heile Austlandet vil få del i veksten, meiner dei tre.

I motbakke

Ekspressbussar med og utan avgangar kvar time hadde ein valdsam ekspansjon utover på 2000-talet. Dei siste åra har likevel veksten stoppa opp, syner tal frå Transportøkonomisk institutt. Stagnasjonen, for nokre bussruter sitt vedkommande og nedgang, forklarar TØI med ein kombinasjon av billigare flybilletter og ålmenn velstandsauke. Det er no så billig å fly at vi heller vel fly enn å sitje på ein buss.



GAMMEL MEN GOD: Odd Espen Kristoffersen fyrer opp SKD 206'n.

Det norske dilemmaet

Samferdselsdepartementet har fått flere forskningsmiljøer til å vurdere alternative former for organisering og finansiering innen transportsektoren. Om noen av anbefalingene blir fulgt opp, blir først klart når regjeringen legger fram sitt forslag til Nasjonal transportplan.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Kraftig innsprøyting av penger kan på kort tid svekke norsk næringslivs konkurransekraft internasjonalt. På lang sikt kan det samme skje hvis det ikke blir investert i moderne infrastruktur. Dette blir av forskerne fra Stiftelsen samfunns- og næringsutvikling (SNF) ved Norges handelshøyskole, Møreforskning og Høgskolen i Molde omtalt som «det norske dilemmaet». Anbefalingen forskerne kommer med, er at de norske politikerne fortsatt må ta hensyn til denne avveiningen. Det vil med andre ord si

at de synes dagens ordning ikke er så dum: Alt etter hvordan det går i resten av økonomien bruker Stortinget til enhver tid de pengene som er til overs på investeringer i samferdselstiltak.

Statlige aksjeselskap

For de store prosjektene anbefaler forskerne sammenhengende finansiering og en organisering som utnytter utbyggings- og driftsressurser best mulig. Basert på kontraktprinsippet, som betyr bevilgning over statsbudsjettet fra år til år, bør det gis ad-

gang til flerårige budsjettvedtak, mener de. Hvis en investering delvis skal finansieres av brukerne, bør låneopp-tak skje på rimeligste måte, som vil være statlige lån.

Videre anbefaler forskerne at statlige aksjeselskap kan være best egnet for en samordnet utbygging av store prosjekter. Dessuten at Offentlig Privat Samarbeid (OPS) kan være egnet for teknisk krevende prosjekter der fordelene med å samordne utbyggings- og driftsfasen mer enn oppveier de samfunnsøkonomiske kostnadene.

Folkeliv på Hønefoss stasjon

Stiftelsen Norsk samferdselshistorisk senter på Hønefoss har skapt nytt liv på stasjonen. – Her er det aktiviteter og arrangementer hver eneste helg, sier styreleder Jan Helge Østlund.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** JAN HELGE ØSTLUND

– Det er veldig moro å se at vi lykkes med å treffe et bredt publikum med arrangementene våre, sier Østlund.

Senteret har etablert seg på den gamle vognlastdelen av Hønefoss stasjon der det ellers hadde vært svært liten aktivitet. I gods-huset er det nyoppussede lokaler for blant annet kunststillinger, konferanserom med alle fasiliteter, og det er konkrete planer om å få et stort damplok utstilt innendørs.

Fra før har senteret et klassisk togsett fra 1960-tallet med EI 11 og stålvogner. Samlingene har nylig også blitt utvidet med to skiftelok. Ett av dem, en gammel og nyoppusset Skd 206, var i aktivitet under kulturminnedagen. – Den gamle skiftetraktoren framstår i all sin glans og vekker berettiget oppsikt, smiler Østlund.

Veteraner

Med på kulturminnedagen var også Jernbanelagets store MZ-lok som brukes til å trekke tog med puk, sviler og skinner om sommeren og til snørydding om vinteren samt noen andre maskiner fra JBV.

Samtidig vises det på senteret fram både veteranbiler, -motersyklar og -bussar. – Vi har et tett samarbeid med en rekke ulike foreninger som stiller med motor-, bil- og samferdselshistorie, og stasjonen har blitt et treffpunkt for folk fra store deler av Østlandet. Interessen er stor og stadig økende, forteller styrelederen.

Han berømmer for øvrig også Jernbanelaget og Rom Eiendom for stor velvilje til å skape liv på stasjonsområdet igjen. – Målet med dette er jo også å skape et positivt omdømme for både Jernbanelaget, NSB og jernbanen generelt, sier Østlund.

Bil mot tog

Om ein pendlar skal verte nøgd med å reise kollektivt med tog, må toget gå minst kvart tiande minutt. Det må vere mogleg å arbeide om bord, og det må ikkje vere bytte mellom transportmiddel undervegs. Det er noko av konklusjonen Petter Christiansen og Tom Erik Julsrud ved Transportøkonomisk institutt har funne fram til etter å spurt 671 av 848 tilsette i ei stor, sentrumsnær verksemd i Oslo. Dei som var mest nøgde, var dei som køyrde bil. Og det bilistane var aller mest nøgde med, var tidsbruken.

Nytt reisemønster

Når NSB innfører timesavganger Kongsvinger-Oslo med splitter nye tog fra ruteendringen 9. desember, kutter Nettbuss ut de fleste ekspressavgangene mellom de to byene. I dag kjører Nettbuss noen ekspressruter med få stopp på 1.25t, mens de ordinære timesavgangene bruker 1.45t med hyppige stopp på veien. Med tog tar reisen 1.20t. Prisen for månedskort er også rimeligere på toget enn med bussen.



FOTO: ARVID BÅRDSTU

Topptung togmarsj

Tidligere statssekretær, nå ordfører i Stange kommune, Nils A. Røhne (Ap), er en av 40 ordførere fra Østlandet som drar inn til Oslo mandag 15. oktober for å gå i tog for intercitytog, forteller han til Hamar Arbeiderblad. Kravet de skal demonstrere for, er veldig enkelt: Dobbeltspor på jernbanen i hele intercitytriangelet. En annen ordfører som skal være med, er Anita Ihle Steen i Ringsaker kommune. Hun er både partifelle og sambygding med 'n Sigbjørn. Så spørres det, når regjeringen legger fram sin innstilling til NTP på nyåret, hvor stramt pengesekken er snøret igjen.



Tydelig effekt - mye gjenstår

Siden 2009 er det brukt dobbelt så mye penger på vedlikehold som i forrige fireårsperiode. - Uten denne innsatsen hadde vi vært nær et sammenbrudd, mener Jernbaneverkets vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

BLIR NYTT: Sporfornyelse på Østfoldbanen i sommer. Her følger ballastplog og sporstabilisator etter ballastrenseverket.



FOTO: ØYSTEIN GRUE



«Vi er bare så vidt i gang med å ta inn på etterslepet»

ODD ERIK BERG, vedlikeholdsdirektør

- Om du spør våre folk ute i baneområdene, vil du nok få litt forskjellig svar på hvor langt vi har kommet med vedlikeholdsløftet, sier Odd Berg.

Framgangen er nå tydelig, men store utfordringer ligger foran: - I Osilotunnelen er mye gjort, men andre steder føler de nok at de fortsatt bare er på veg ut fra startgropa. Før budsjettene til fornyelse og vedlikehold ble løftet til dagens nivå, var det bare penger til å forsøke å holde trafikken i gang. På flere baner var tilstanden så dårlig at det var fare for saktekjøringer og økende antall feilmeldinger. Resultatet var en punktlighet i fritt fall og en hverdag på sporet preget av akutt feilretting i stedet for systematisk vedlikehold.

MODERNE: Nodeland stasjon på Sørlandsbanen er blant stasjonene som nå er modernisert med nye plattformer og tilgjengelighet for alle.



Bedre jernbane

- Det er helt klart en bedre jernbane nå enn for fire år siden, sier vedlikeholdsdirektøren. - Likevel er det så store utfordringer som ligger foran oss at det er vanskelig å si annet enn at vi bare så vidt er i gang med å ta inn på etterslepet. Gjennom å fornye jernbanen gjennom Oslo har vi fått en stor og god effekt for hele jernbanenetet. Dersom trafikken gjennom Oslo fungerer godt, påvirker det trafikken i hele landet, sier Berg.

Opp til firedobling

- I transportetatens forslag til neste Nasjonal transportplan har vi fått gjennomslag for en enda større satsing på vedlikehold og fornyelse. Fra et nivå til fornyelser på rundt 600 millioner kroner for 2009 til dagens nivå på rundt 1 200 millioner ønsker vi å komme opp på 2,25 milliarder kroner pr. år i neste NTP-periode for å kunne ta inn etterslep og gjennomføre store fornyelser av anlegg som er i ferd med å gå ut på dato, sier vedlikeholdsdirektøren.

«I år har vi hatt litt flaks siden rasene som følge av ekstremvær så langt har kommet på baner der vi har hatt noe så sjelden som omkjøringsmuligheter på det norske jernbanenettet.»

ODD ERIK BERG, vedlikeholdsdirektør

I disse dager har Berg en utfordring i å få kommende års budsjett i havn: – På grunn av høyt forbruk de siste to-tre årene ser det ut til å bli et noe lavere aktivitetsnivå i 2013. Samtidig skal vi planlegge for en kraftig økning igjen fra 2014. Baneområdene føler nok at vi holder igjen samtidig som det skal trykkes på med tanke på 2014. I sum ligger det an til at rammene til drift og vedlikehold i inneværende NTP blir oppfylt og vel så det, sier Berg.

- Parate til å ta mer

– *Hva er du mest fornøyd med gjennom de siste årenes innsats?*
– Den store innsatsen fra baneområdene og i produksjonsapparatet ute, svarer han. – Det er et sterkt ønske om forbedringer og et veldig godt engasjement i innsatsen for å gjennomføre forbedringene med færrest mulige ulemper for togtrafikken. Produksjonsvolumet vårt er skrudd kraftig opp, og baneområdene er parate til å ta mer. Derfor er balansegangen nå og det kommende året så viktig, for vi skal gå langt videre i dette arbeidet. Og så er jeg selvsagt veldig godt fornøyd med den tydelige framgangen vi har fått i oppetid og punktlighet.

Ras og utglidninger

– *Og hva er du mest misfornøyd med?*
– Jeg skulle ønske at vi hadde klart oss uten de store driftsavbruddene på hovedstrekningene som følge av ras og utglidninger. Disse har særlig ført til store problemer for godskundene og bidratt til å understreke hvor viktig arbeidet med robuste baner og rassikring blir framover. I år har vi hatt litt flaks siden rasene som følge av ekstremvær så langt har kommet på baner der vi har hatt noe så sjelden som omkjøringsmuligheter på det



MYE MASSE: Et omfattende gjenoppbyggingsarbeid måtte til for å utbedre kjemperaset ved Snøan på Dovrebanen i vår.

FOTO: ARVID BÅRSTU

norske jernbanenettet. Da Dovrebanen ble stengt sør for Støren i mars, kunne mye av godstrafikken gå via Rørosbanen. Da vi fikk de voldsomme nedbørmengdene i Buskerud i august, kunne godstrafikken til Bergen dirigeres over Roa og til Sørlandet og Stavanger via Vestfoldbanen.

Store jobber forut

Robuste baner, rassikring og dreneringstiltak er nå blant de viktigste pågående vedlikeholdstiltakene på alle hovedstrekningene.

– Gjennom å få kontroll på vanntet får vi også kontroll på banelagene og sporstandard. På Dovrebanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen er vi i full gang, men det er likevel langt fram. Samtidig har vi flere strekninger der kontaktledningsanlegget er modent for utskifting. Dette gjelder spesielt på Sørlandsbanen, men også Bergensbanens 50 år gamle kontaktledning nærmer seg utløpet av sin levetid. Det samme gjelder Kongsvingerbanen og snart også Dovrebanen.

– For kontaktledningsanleggene gjelder det å skifte ut hele streknin-

ger. Her kan vi derfor ikke drive med små parsellvise tiltak, understreker Berg. – Signalanleggene er et annet kapittel. Overgangen til det felles europeiske signalsystemet ERTMS blir en kjempejobb og et arbeid som vil pågå over mange år. Fornyelsesbehovet til dette kommer i tillegg til behovet på 2,25 milliarder kroner per år.

Ligger godt an i 2012

Så langt i år peker pilene i riktig retning. Punktligheten i togtrafikken viser fortsatt framgang, og persontrafikken ligger for de fleste banene over målet, som er 90 prosent i rute. Antallet forsinkelsestimer som følge av feil i infrastrukturen er kraftig redusert fra i fjor. Her spiller innsatsen i Oslo og den forbedrede vinterberedskapen en viktig rolle, selv om en nokså snill vinter ga få teleproblemer, sier Berg.

– Vi er altså godt i gang, ser tydelig effekt av innsatsen, men er likevel bare så vidt ute av startgropa i det som er et langt løp mot en god nok standard i jernbanenettet, oppsummerer vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg.

To tredeler ferdig i Oslo

– Det er brukt 1,7 milliarder kroner på fornyelse mellom Lysaker og Etterstad de siste årene, noe som har gitt en svært god effekt, sier banesjef Guttorm Moss i Stor-Oslo.



MÅ FORTSETTE: Banesjef Guttorm Moss ser en kommende konflikt mellom en kraftig økning i antall tog og behovet for tid til vedlikehold.

heller ikke sporområdene på Loenga som sikringsanleggsmessing henger sammen med Oslo S, sier Moss.

– Tiltakene som er utført har gitt en veldig god effekt. Dette gir gode resultater også for trafikken på alle andre baner på Østlandet, for togselskapene og selvsagt også for alle de titusener av passasjerer og gods vi har på strekningene hver dag. – Vi har fortsatt hatt noen nedturer i form av jordfeil som enkeltvis har gitt store negative utslag. Det jobbes nå med å finne løsninger som kan gjøre nedetiden mindre ved slike feil, sier Moss.

– *Hva blir de neste store tiltakene for å forbedre den eksisterende jernbanen i området?*

– I ti-årsplanen vår ligger det inne en målrettet fornyelse av den gamle Drammenbanen fra Lysaker til Sandvika i forbindelse med ombyggingen av Høvik stasjon. Deretter skal vi også fornye banen til Asker og Spikkestad. Også strekningene Oslo – Ski og Oslo Lillestrøm (Hovedbanen) og etter hvert også Lillestrøm – Eidsvoll og Oslo – Grefsen står på lista over kommende fornyelsesprosjekter. Vi har også utfordringer med vanninntrengninger i tunneler og vi må etter hvert nå også se på hvordan vi skal planlegge fornyelser på Gardermobanen. Dagens kjørevegsavgift dekker bare drift og ordinært vedlikehold.

– Vi har de siste årene lært oss å være offensive etter mange år der det viktigste var å forsøke å lappe sammen det dårligste av det dårlige, avrunder banesjefen i Stor-Oslo, Guttorm Moss.

ØNSKER STØRRE FORUTSIGBARHET

– Vi har fått anslag til en god start for å ta inn på vedlikeholdsetterslepet, sier banesjef Tormod Urdahl på Dovre- Gjøvik- og Raumabanen. Men han ønsker større forutsigbarhet for planmessig fornyelse.

– For tiden opplever jeg at forutsigbarheten for den planmessige fornyelsen av banene er for lav, sier Urdahl. Han har ansvaret for det som for



HAR STARTET: – Vi har store oppgaver foran oss, understreker banesjef Tormod Urdahl.

få år siden framsto som problemstrekninger. – Vi har de siste åra greid å stabilisere tilstanden. Etterslepet har ikke økt, og vi har fått en bedre robusthet på utsatte strekninger som for eksempel Dovre - Dombås. Men noe rosenrødt bilde er det ingen grunn til å tegne. Vi har så store oppgaver som ligger foran oss at vi er avhengig av mange år med forutsigbare og høyere rammer til vedlikehold og fornyelse. Først da kan vi nå målet om «god infrastruktur», sier Urdahl.

– *Hvor langt har dere egentlig kommet?*

– Vi har laget strekningsvise, ambisiøse planer for å nå målene for oppetid, robusthet og punktlighet. Vi har startet opp med omfattende og gjennomgående tiltak for å fornye banenes dreneringssystemer. Nye kabelanlegg og ballastrensing er påbegynt på de mest utsatte strekningene. Vegetasjonsrydding er gjennomført på hele Gjøvikbanen og søndre del av Dovrebanen.

– Av de 275 kilometerne med bane der vi skal fornye dreneringsanleggene, har vi gjennomført tiltak på rundt 50 kilometer, forteller Urdahl. – I tillegg er bruvedlikeholdet så vidt startet opp. Alle disse tiltakene må videreføres, og de krever stor innsats i flere år framover. Utfordringene nå er i hovedsak knyttet til ressurstilgangen og forutsigbarheten, noe som gjør det vanskelig å drive effektivt, slår banesjef Tormod Urdahl fast.

Alltid på vekslingsida

Du skal stå tidleg opp og vera hendig med pensen om du skal fylgja med på Petter Rukke sine veksingar mellom eit breitt spekter av arbeidsoppgåver på jernbanen og «ørten» verv på fritida.

Tekst: ARNE HOFSETH Foto: RUNE SÆVIG



Til dagleg er han høgare handa til banesjef Tony Dæmring på Bergensbanen. Hundrevis av detaljar skal haldast greie på, ikkje minst når det stundar mot togfri helg og arbeid skal gjennomførast i rekordtempo. Innimellom pensar han ti tusen skiløparar ut frå Finse, pluss bortimot tre tusen frå Haugastøl, inn på løypene for Skarverennet til Ustaoset. Eller han sender 1200 syklistar på Skarveritt frå Hol gamle kyrkje, via krokete omvegar til nye stasgater på Geilo. Litt færre er med når Lordemar-

«Valet stod mellom jernbanen og flisagut til firedobbel løn ...»

sjen går frå Raksteinsdalen til Haugastøl, i Lord Garder sine fotspor. Lorden som bygde lordehyttene, den eine ved Skarvet, var nøye med at teen vart laga på rett måte. Han hadde med tekjøken i eigen sekk. Som tenesteguten bar. På desident heimebane er han involvert i dei to sønene Christoffer (24) og Henrik (16) sine karrierar i verdseliten på skøyter, saman med sambygdingane Hege og Håvard Bøkkø. Petter er, sjølv sagt, styreleiar i Hol IL. Ingen har fleire rundar på skøytebanen på Hol enn han – med traktor. Islegging, eller snøbrøyting. Nokre gonger full banebreidd, andre gonger må dei klara seg med ei smal stripe. Petter hastar vidare til andre oppgåver. Turid Fagerli og Petter Rukke sin tredje son, Per Helge (21) har sine heilt eigne meiningar om treningsdosar og dei to brørne som konkurrerer med verdseliten på

isen. Sjølv pakkar tømbraren sekken og dreg på fjelltur. Faren må vedgå at det har blitt mange kilometer med skøyteleparar i bil. Ein kveldstur heilt til Hamar for å gå nokre rundar i Vikingskipet var ikkje uvanleg. No er målet OL i 2014. – Slike karar må du fø på lenge, kommenterer Petter, utan å gje inntrykk av å mislika det.

«No må du tenkja, gut»

Eit solid krasj med motordressin i 1987 vart vendepunkt for Petter Rukke. Han fekk omfattande skadar i rygg, nakke og hovud. I sjukmeldingstida omskulerte han seg frå fagarbeid til administrasjon. – *Kva er verste jobben du vart sett til?* – Det må vera i nedbemanningsperioden. Politiske signal peika i ei retning, mot privatisering, og eg skulle rettleia om sluttpakkar. Kontrasten til far sitt knyttneveslag i bordplata i 1975 kunne vanskeleg blitt større.

– *Kva hende då?* – Eg var 15 og skulle søkja arbeid. Valet stod mellom jernbanen og flisagut til firedobbel løn på kraftanlegg i Aurland. Dei som valde anleggsarbeid, kjøpte seg feite bilar. Men far gav klar beskjed: – No må du tenkja gut! Framtida er sikra i staten. – *Ingen feit bil på deg altså?* – Nei, eg kjøpte ein gammal Mercedes og tetta hol i karroseriet med nokre sider av Aftenposten, godt innsausa i Tectyl. Mitt trumfkort var fribillett. Han gav billeggtur til Oslo. Då anleggstida var over, stod dessverre mange med feite bilar på bar bakke. Eg har aldri vore arbeidslaus. Eg lærte mykje om skilnaden mellom kort og lang sikt.

Fjernstyrt

Etter vel eit år med sesongarbeid, som ikkje tel på ansienniteten,

vart unge Petter fast tilsett som baneaspirant. Han vart reparatør med sveisesertifikat. Han blei med på laget som automatiserte Bergensbanen. Då dei kom til ein stasjon, var stasjonsmeister enplass. Då dei fór vidare, var stasjonen fjernstyrt.

Etter omskuleringa vart Rukke banemeisterassistent på Finse og fekk med seg heile byggjeperioden på Finsetunnelen før Ål vart neste stasjon. Her oppretta NSB eitt av sine fire første HMS-kontor (helse, miljø og tryggleik) rundt om i landet.

– Dei meinte vel at eg var godt kvalifisert som hadde øydelagt meg på dresin. HMS var noko nytt. Før var du din eigen herre. Det var smått med barrierar. Skulle du køyra dressin, ringde du og spurde korleis det låg an med toggangen. No er det HMS kvar du snur deg. I fjernstyringa kan det leggjast inn barrierar i ein heilt annan grad.

«Solskinnsgeneralen»

– *Du var også innom NSB si kvalitetsavdeling. Kva gjorde de der?*

– På den tida var det veldig fokus på styrande dokument, kontroll av varer og materiell. Vi jobba med dokument og system.

– *Kven er «Solskinns-generalen»?* – Eg, så klart. Eg skaffa godt vêt til alle dei Skarverenna eg var leiar for, fram til og med i fjor. Deltakartalet auka frå 9 000 til 12 220.

– *Har talet med høgde over havet å gjera?*

– Javisst. Det er Finse (1 222) og ein null bak for å markera at det er ingen ledige plassar att.

– *Absolutt ingen?* – Vel, på kortversjonen frå Haugastøl er det litt slingringsmonn. Men 10 000 frå Finse er udiskutabelt, både etter vernere-

«At eg hadde kjøpt flunkande nye ski, men rygga over dei med bilen før eg fekk brukt dei. Aldri meir langrenn! Men eg har ikkje greie på sykkel, heller.»



glane og logistikken. Skarverennet frå Finse er einaste idrettsarrangement i verda som er 100% avhengig av jernbane.

– *Er det sant at du slett ikkje går på ski?*

– Heilt sant. Bergens Tidende dreiv research før dei våga å setja det på trykk. Men dei fann aldri den eigentlege grunnen.

– *Som er?* – At eg hadde kjøpt flunkande nye ski, men rygga over dei med bilen før eg fekk brukt dei. Aldri meir langrenn! Men eg har ikkje greie på sykkel, heller.

- Når nokon går føre ...

Eigentleg er det handball som er Petter Rukke sin idrett. Han var aktiv og har hatt leiarverv på klubb-, krins- og forbundsnivå. Sidan er det andre frivillige organisasjonar han har sagt ja til. Bråket rundt landslagstrenar Peter Müller kunne han ha greidd seg utan, men at Hol kommune, med 4000 innbuarar, hadde seks deltakarar i OL sist, er han stolt av. – Vi ser til Voss. Når nokon går føre, innser mange at ingenting er umogeleg, kommenterer Petter.

Kommunale verv var neppe til å unngå for denne entusiast. I 2007 fekk han tilbod frå Ap, Høgre og Frp. Valet var lett. Berre Ap hadde ikkje hadde gått inn for å leggja ned arbeidsplassen hans.

– *Er togfrie dagar reine 17. mai for jernbanefolk?*

– Lange økter strengt inniblant, men det vi får utført resten av året, innimellom tog i rute, er viktigast.

Jernbanemannen er komen attende til sporet. Bergensbanen er ein spennande bane. Frå flate havrejerde mot Roa til stupbratte fjell på Vestlandet. Og mellom ligg høgjellet.

– Vedlikehaldsarbeidet har gått bra i år. Det går rette vegen, men etterslepet var veldig stort, minner Petter Rukke oss om.

Satser i Trøndelag

Regjeringen vil over tid bruke 12,6 milliarder kroner på å ruste opp jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer. Målet er flere tog som går oftere og fortere. På Trondheim stasjon er arbeidene alt i gang for å forberede for storinnrykk.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU



«Både ute på stasjonstomta og på brua er det utført mye komplisert arbeid som ikke synes.»

CHRISTOFFER ØSTVIK, prosjektleder

Nøyaktig ett år før neste stortingsvalg kom statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Marit Arnstad til Trøndelag for å fortelle at regjeringen vil satse tungt på jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer. I dag er manglende kapasitet på strekningen en hemske for toget, som taper markedsandeler av den stadig økende trafikken. Utenom rushtid går lokaltogget én gang i timen – og det går fryktelig sakte.

Med noen milliarder til dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal, elektrifisering av hele strekningen, en ni kilometer lang tunnel nord for Stjørdal og noen lange kryssingsspor, vil det bli åpnet for flere avganger og en kraftig forkorting av reisetiden.

Innen det skjer, skal Trondheim S være klar til å ta imot langt flere togpassasjerer enn i dag. Arbeidene med å omvandle Trondheim S fra en litt søvning stasjon til et kollektivknutepunkt med en heftigere puls er godt i gang.

Blir ny

Lenge siden du sist var på Trondheim S? Da vil du snart ikke kjenne deg igjen. Den mektige tverrforbindelsen for gående og syklist over stasjonstomta, allerede formelt døpt til «Sjøgangen», skal åpnes for alminnelig ferdsel 24. oktober. I januar skal første byggetrinn med ombygging av stasjonen være over. Da skal togpassasjerene ta i bruk ny hovedplattform og to moderne, nye mellomplattformer med universell utforming.

Både ute på stasjonstomta og på brua er det utført mye komplisert arbeid som ikke synes. For Jernbaneverkets del gjelder det blant annet en total opprydding av kilometervis med strøm-, signal- og telekabler.

Jernbaneverket har budsjettert med 163 millioner kroner til første byggetrinn av sitt arbeid. Gang- og sykkelbrua Sjøgangen vil komme på 134 millioner kroner. Etter å ha brukt 300 millioner kroner er det ikke rart at stasjonen vil framstå som svært forandret fra før. Men det skal skje mer. Mye mer.

Stor aktivitet

Fra sitt kontor i 2. etasje i den ærverdige stasjonsbygningen i Trondheim kan prosjektleder Christoffer Østvik i Jernbaneverket Utbygging stå i vinduet og følge arbeidets gang. Der ser han en yrende aktivitet med pælerigger, gravemaskiner og arbeidere i aktivitet.

– I dette byggetrinn skal vi heve plattformene til 76 cm, bygge nye adkomster, bygge nytt teknisk bygg og en teknisk kulvert med alt av kabler. I byggetrinn to skal det blant annet bygges en tredje mellomplattform som vil komme der huset for stillverket står i dag, forteller Østvik.

«Dette har vært et spesielt byggverk. Ekstra krevende har det vært med snøsmelteanlegget, der vi har lagt inn 20 kilometer med kabler.»

ARNE HOGNESTAD, prosjektleder, Opticon

Det mest synlige arbeidet utenfor kontorvindu- et er støpingen av noen store betongklosser tett i tett i grunnen under plattformen.

– Det er fundamenter som skal klare vekten av de byggene som vil komme her. Disse betongklossene står hver for seg på en mengde pæler som går 20 meter ned i bakken. Hvor langt ned det er til fast fjell, vet vi ikke, sier Østvik.

Snarveien

Noen meter over dem som arbeider med plattformene, tar Sjøgangen form. Brua som nå snart står ferdig over stasjonstomta, er en skikkelig mastodont. Den er 220 meter lang, det har gått med 485 tonn med stål for å bygge den, og den har ei overflate på 2 000 m². På det bredeste har fotgjengere og syklistene 18 meter å boltre seg på.

Uansett om en går mot sjøsiden eller bysiden, vil vandringsen gi et flott skue – om det er mot Munkholmen eller mot byen og domkirken.

Sjøgangen er et såkalt rekkefølgekrav, det vil si at reguleringsplanmyndigheten påla dem som ønsket å bygge på sjøsiden, byggingen av denne forbindelsen for i det hele tatt å få lov til å ta i bruk tomtene. Det statlige eiendomselskapet Entra har lagt i mest penger, men også Jernbaneverket har bidratt – sammen med blant andre Rom Eiendom og Trondheim kommune.

– Dette har vært et spesielt byggverk. Ekstra krevende har det vært med snøsmelteanlegget, der vi har lagt inn 20 kilometer med kabler. Ettersom det er mye stål i brua, vil den bevege seg ganske mye avhengig av temperaturen. Løsningen på hvordan vi skulle gjøre dette, har vært spesielt utfordrende, forklarer prosjektleder Arne Hognestad i det profesjonelle bygge- og prosjektlederfirmaet Opticon.

En spennende bydel

Brattøra lå i middelalderen helt og holdent under vann og er bygd på gammel havbunn som en kunstig øy. På denne vesle øya ligger det foruten sentralstasjon og godsterminal, terminal for hurtigbåtene fra Fosen, kai for hurtigruteanløp og cruise-



UT MOT HAVET: Prosjektleder Arne Hognestad skal ha gang- og sykkelbrua Sjøgangen ferdig til åpning 24. oktober. Fra brua er det fri utsikt til Munkholmen og svært kort gangvei til en rekke arbeidsplasser, hoteller, båtterminaler, badeland og pop- og rockmuseet Rockheim.

SER LYST PÅ DET: Prosjektleder Christoffer Østvik (t.v.) og hovedsikkerhetsvakt Ståle Welde har full kontroll på framdriften. Welde passer på når betongbilene, som kjører i skytteltrafikk, skal krysse sporet.



I HØYDEN OG PÅ BAKKEN: På Trondheim S arbeides det for tiden på to plan. Mens gang- og sykkelbrua Sjøgangen tar form over bakken blir det laget fundamenter for tunge bygninger under bakken.

skip, godshavn samt ikke mindre enn tre hotell. Nyåpnede Clarion Hotel & Congress Trondheim er ett av Skandinavias største med 400 rom og en kongressal med maksimal plass til 1800 deltakere., Rica Nidelven har 349 rom og det nybygde P-hotels Brattøra har 128 rom.

Dessuten er en mengde høyteknologiske bedrifter lokalisert i Pirsenteret/Leiv Eriksson Senter; her ligger pop- og rockmuseet Rockheim og Norges største innendørs badeanlegg, Pirbadet, med en halv million årlig besøkende.

Felles for alle disse er at de vil ligge bare noen få minutters gange fra Trondheim S når tverrforbindelsen Sjøgangen åpner.

Mye gjenstår

I planene for utbyggingen ved Trondheim S er det regulert inn en mengde kontorarbeidsplasser både på vest- og østsiden av tverrforbindelsen. Deler av denne bebyggelsen skal komme over sporene.

Etter planen skulle Rom Eiendom snart ha startet byggingen på vestsiden av stasjonen. Det blir det ikke noe av foreløpig.

– Da vi regnet på utbyggingskostnadene og så på mulige leieinntekter, gikk det ikke i hop. Nå skal vi se på planene på nytt for å finne en løsning som gjør dette økonomisk interessant, forklarer regiondirektør Ottar Remman.

På østsiden blir det snart byggestart for parkeringskjeller der bussterminalen ligger i dag. Når parkeringskjelleren er ferdig, får bussterminalen tilbake plassen sin mens et nytt parkeringsdekke bygges over der igjen. Dette nivået blir liggende i plan med Sjøgangen. Herfra blir det også bygd rulletrapper og heiser til plattformene.

Når alt dette er bygd, skal det etter planen komme kontorbygg på noen etasjer oppå der igjen med utstikkere ut over stasjonsområdet. Til sammen er det planer om 6 000 arbeidsplasser som vil få særdeles kort vei til toget – om noen år.

Da spør det om Marit og Jens i mellomtiden har klart å få på plass en infrastruktur som gir plass til flere tog som går oftere og fortere.

Venter på strøm

Nord-Trøndelag elektrisitetsverk produserte mer enn fire tusen GWh i fjor. Ikke én eneste kilowatt gikk til å drive tog i fylket. Det kan det snart bli forandring på.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det er lenge siden elektrisk strøm ble alminnelig, også i Nord-Trøndelag. Men fortsatt går togene der på diesel.

– Vi kan spare utslipp av 12 300 tonn CO₂ hvert år med elektrifisering. Hele anlegget vil være klimanøytralt etter ett år, opplyser Milian Myraunet. Han var i mange år fylkesrådmann i Sør-Trøndelag, men er nå hyret inn som daglig leder av Foreningen Elbanen Steinkjer-Trondheim-Storlien (STS).



STÅR PÅ: Pensjonert fylkesrådmann Milian Myraunet er daglig leder for Foreningen Elbanen STS. Deres mål er å få elektrifisert jernbanen øst- og nordover fra Trondheim til Storlien og Steinkjer.

Norsk-svensk allianse

Elbanen STS er ingen hvilken som helst syforening. Bakom står begge fylkeskommunene i Trøndelag og Regionförbundet Jämtlands län. De siste er med på å trykke på slik at Meråkerbanen fra Hell i Stjørdal til Storlien også får kjørestrom. I hovedplanen for elektrifiseringen blir det anbefalt at begge strekningene blir elektrifisert samtidig.

– Vi ser tre gode grunner til å ta dette løftet nå. For det første er Trønderbanen sprenget. For det andre er det antatt at regionen Trondheim-Steinkjer vil bestå av en halv million innbyggere om noen år, en økning på 100 000. Det tredje argumentet er klimaforliket på Stortinget. Elektrifisering er det beste klimatiltaket i Trøndelag, sier Myraunet.

Etterlyser tempo

Elektrifisering av Trønderbanen er blant de høyest prioriterte tiltakene fra Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal inn til Nasjonal transportplan. Som Jernbanemagasinet har omtalt før, er målet at svenskekongen bistår Kong

Harald med å slå på strømmen 7. juni 2015. Uansett hvor mye elektrifiseringen blir prioritert, kan det holde hardt å nå denne historiske datoen.

– Vi ønsker å komme i gang med detaljplanlegging i løpet av høsten og være ferdig med den til NTP'en trer i kraft. Vi har bare tida og veien, sier Myraunet og viser til at NSB må bestille nye tog til Trønderbanen i 2014, og at de da må velge tog som går på diesel eller strøm.

Penger i bakhånd

Fylkestingene mener såpass alvor med elektrifisering at de stiller med et anleggsbidrag på 20 millioner kroner til Jernbaneverket for detaljplanlegging.

– Vi er glad for det sterke engasjementet omkring dette prosjektet, kommenterer regional plan- og utviklingsdirektør Anne Skolmli.

– Hovedplan for elektrifisering er nå i avslutningsfasen, og vi er forberedt om tiltaket blir prioritert i Nasjonal transportplan 2014-2023, sier Skolmli.



«Vi er glad for det sterke engasjementet omkring dette prosjektet»

ANNE SKOLMLI, regional plan- og utviklingsdirektør i Jernbaneverket

Trenger dobbeltspor i 2020

Etterspørselen etter kapasitet på Ofotbanen er stadig økende, og banens kapasitet er i ferd med å nå taket. Banesjef Thor Brækkan varslar at lengre kryssingsspor kun gir kortvarig pusterom og at det etter prognosene vil være behov for dobbeltspor allerede i 2020.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Mens det fortsatt på norsk side er uklart når arbeidene med forlengelsen av de tre kryssingssporene på Bjørnfjell, Rombak og Narvik kan ta til, fortsetter etterspørselen etter ruteleier på Malmbanan og Ofotbanen å øke.

De tre kryssingssporene forlenges slik at de kan ta kryssinger av to lange malmtog med lengde på 750 meter.

En flaskehals

Det knytter seg spenning til om det kommer noen avklaring for kryssingssporet på Bjørnfjell i statsbudsjettet for neste år.

– Ved hjelp av finansiering fra LKAB i år så har heldigvis arbeidet med detaljplan blitt videreført, samtidig som vi har fått lagt inn en undergang under sporene som både skal benyttes i anleggsfasen og etterpå, sier Brækkan.

På norsk side er det så langt gjennomført forlengelse på Katterat og Straumsnes stasjoner.

– Mens svenskene nå er ferdig med ti stasjoner og har alle tolv stasjoner klare i løpet 2014, har vi på norsk side bare fullført to av våre fem stasjoner, sier Brækkan.



«... bygg ut til dobbeltspor jo før jo heller!»

THOR BRÆKKAN, banesjef på Ofotbanen

– Vi er i ferd med å bli en flaskehals, slår han fast. – Utviklingen her går i retning av stadig flere malmtog, og nye selskaper banker på døra med behov for kapasitet på banen. Derfor haster det nå med en skikkelig avklaring, mener banesjefen.

Nytt spor for malm og gods

Det er store økonomiske interesser for selskapene i å kjøre malmtog til Narvik for utskiping. Per i dag kjører den svenske, statlige gruvegiganten LKAB ti malmtog hver veg i døgnet og skiper ut 18 millioner tonn malm over Narvik havn i året. LKAB ønsker nå å øke antall tog årlig framover slik at de i 2015 skal kjøre 14 tog i døgnet.

Nye Northland Resources begynner sin trafikk rundt årsskiftet, og selskapet ønsker å øke til fire tog i døgnet.

– Det betyr at vi i 2015 har 18 malmtog i hver retning. I tillegg kommer den ordinære godstrafikken til og fra både Sør-Norge og Sverige som er i stadig vekst. Jernbanelverket får også nye henvendelser fra godsoperatører som ønsker å kjøre godstog med Nar-

vik som ende- og utgangspunkt. Jeg mener derfor at det eneste som kan løse denne store etterspørselen, er å bygge ut til dobbeltspor, sier Thor Brækkan.

Han tenker seg at det kan bygges et nytt spor fra Riksgränsen og ned til Narvik som går mye i tunnel. Dette sporet kan benyttes av lastede malmtog og godstog, mens returtoget og persontrafikken kan avvikles på dagens bane.

– Her snakker vi ikke om hastighet, men om kapasitet, slår han fast. Persontrafikken er det ingen grunn til å legge inn i tunnel. Ofotbanen er jo en av Europas flotteste jernbanestrekninger.

Pusterom

Det jobbes på flere plan for å øke kapasiteten på Ofotbanen. I forbindelse med oppstarten for Northland Resources pågår det en stor utbygging av terminalen på Fagernes ved Narvik havn. Videre arbeides det med planer for to helt nye kryssingsspor på Djupvik og ved Søsterbekk. Det sistnevnte vurderes etablert som en parsell der den gamle linjen over Norddalsbrua gjenåpnes.

– Alle disse tiltakene vil til sammen bare gi oss et pusterom, de er ikke nok til å svare ut behovene som framkommer i trafikkprognosene, understreker Brækkan. – Med alle de nevnte kryssingssporene ferdig forlenget vil vi få en kapasitet på rundt 27 tog i hver retning pr. døgn. Trafikkprognosene for 2020 viser at behovet kan bli på anslagsvis 43 tog pr. døgn i hver retning. For å klare det må vi få bygget en dobbeltsporsparsell på om lag ti km før år 2020.

Anbefalingen fra banesjefen er derfor klar: – Avklar en finansieringsform der transportørene betaler en baneavgift som også dekker investeringer, og bygg ut til dobbeltspor jo før jo heller!

UTREDNING I GANG

Jernbanelverket er i gang med en utredning som skal komme fram til en anbefalt trasé for dobbeltspor på Ofotbanen, forteller prosjektleder Helge Voldsund. Arbeidet skjer i nært samarbeid med det svenske Trafikverket.

Både Nordområdeutredningen og utredninger i samarbeid med Trafikverket har konkludert med at dobbeltspor er det eneste tiltaket som på lengre sikt løser kapasitetsproblemene både på Ofotbanen og på Malmbanan Kiruna-Riksgränsen.

Anbefalt trasé

– Vi skal anbefale trasé for dobbeltsporet, og vi skal også se på om det kan bli aktuelt med enda høyere aksellast enn dagens 30 tonn, sier Helge Voldsund i Jernbanelverkets plan- og utviklingsavdeling. – Vi skal vurdere en etappevis utbygging som kan gi en trinnsvis kapasitetsforbedring, og vi skal se på mulige kortsiktige tiltak som for eksempel flere kryssingsspor.

For selve dobbeltsporet ses det på tre hovedløsninger :

- Bygge ett nytt spor og beholde det gamle
- Bygge to nye spor og legge ned det gamle
- Bygge to nye spor og beholde det gamle

– Utredningen skal i utgangspunktet være klar innen 1.april neste år, men her må vi samarbeide oss med Trafikverkets utredning som ikke har satt opp framdriftsplanen sin ennå, sier Helge Voldsund

Derfor trenger vi full intercity-utbygging

«Morgendagens transport kan ikke løses på vei. Det er rett og slett ikke plass til alle bilene i byene,» skriver Ole Haabeth og minner om at godsandelen på bane kan økes fra 17 til 40 prosent med full intercity-utbygging.

«Norges viktigste samferdselsprosjekt», skrev styrelederen i Jernbanealliansen, Gunnar Larsen, som forrige måneds gjest i Jernbanemagasinet. Og det han siktet til, var full intercity-utbygging, raskest mulig og med fornuftig organisering og finansiering.

Jeg kunne ikke vært mer enig. Og det er full enighet over hele Østlandet om at denne utbyggingen haster. Østlandssamarbeidet, som er et samarbeidsorgan for fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Oppland, Hedmark, Buskerud, Vestfold og Telemark, har vært svært samstemte i sine krav: Bygg ut nå, vi har ikke råd til å la være. Internt kan nok vi i de enkelte fylkene ønske at «våre» strekninger tas først, men her handler det om at vi står sammen for å påvirke sentrale myndigheter om å bygge ut helt nødvendig infrastruktur. Alle vil tape på en utsettelse, sentrale myndigheter inkludert. Det

handler om å overbevise dem om samfunnsnyttene ved en utbygging og kostnadene ved å la være.

Se helheten!

Utbygging av et ytre intercity-triangel er eneste farbare vei. Klattvis utbygging blir meningsløs når man ser utbyggingen i skandinavisk perspektiv. Det hjelper lite med dobbeltspor til Fredrikstad, hvis ikke strekningen derfra til Kornsjø bygges samtidig. Skal

«Klattvis utbygging blir meningsløs ...»

man ha gods til Lillehammer, er det trist hvis dobbeltsporet slutter på Hamar. Og som fylkesordfører i Østfold kan jeg anføre at Østfoldbanen stopper ikke i Halden, den stopper i København. Sverige er allerede i gang med å bygge seg nordover mot grensa. Det mangler imidlertid en avtale mellom de to landene. Denne må på plass.

I det hele tatt handler det om å tenke helhetlig. Nye krav til mobilitet, befolkningsutvikling i byregionene – alt dette tilsier at vi trenger et moderne intercity-tilbud, og vi

trenger et fullt triangel, ikke det indre triangelet enkelte har tatt til orde for. Nok en gang handler det om at vi må samarbeide, være enige om budskapet. Budskapet om full og rask utbygging kan ikke gjentas for ofte. Og vær trygg: vi gjentar det til stadighet.

Gods på bane

Morgendagens transport kan ikke løses på vei. Det vil rett og slett ikke være plass til alle bilene i byene, og vi kan ikke bygge oss ut av den problemstillingen. Problemerkene er merkbare allerede i dag og vil øke på etter hvert som årene går. Løsningen blir å satse på et velfungerende tilbud på

bane, både for personer og gods. I dag går det 2 500 transportkjøretøyer over Svinesund på E6 daglig. Prognosene er klare: Om 10 til 14 år vil kapasitetstaket være nådd. Da må dobbeltsporet stå klart, en utvidelse av E6 til seks eller åtte felt er uaktuell politikk.

Mesteparten av gods som fraktes ut og inn av Norge, går gjennom Østfold. Dobbeltspor vil gjøre det mulig å øke godsandelen på bane fra dagens knappe 17 prosent til over 40 prosent. Det er viktig for å nå målene i klimafor-



DEMONSTRERTE: Ole Haabeth og flere andre sentrale politikere har i flere år talt varmt for dobbeltspor på Østlandet. Bildene er fra en demonstrasjon utenfor Stortinget i 2008.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



liket og for å bremse veksten i trafikken. Oslo-Göteborg-København er Norges viktigste godskorridor for eksport og import, og Göteborg er Skandinavias største og Norges viktigste havn. Transporten i dag skjer for en stor del på veiene, noe som medfører trengsel, miljøbelastning og stor ulykkesfare. Dette reduseres ved utbygging til dobbeltspor. Derfor er full utbygging eneste farbare vei. Dermed løser man ikke bare lokale og regionale utfordringer, men også nasjonale.

Regional utvikling

Enten man liker det eller ei: samfunnet er i endring. Befolkningsutvikling, flyttemønstre, måter å jobbe på. Oslo-området alene kan ikke ta hele endringen. Det betyr at man ved full intercityutbygging kan bo i Halden eller Lillehammer og jobbe i Oslo. Det vil avlaste Oslo og også bidra til den regionale utviklingen i Østlandsområdet. Østlandsområdet vil framstå som ett bo- og arbeidsmarked, og dermed mer attraktivt. Det vil styrke konkurransekraften for landet som helhet.

Har vi i det hele tatt råd til å la være å bygge ut fullt intercity-triangel?

MÅNEDENS GJEST

Navn: Ole Haabeth (Ap)
Tittel: Leder av kontaktutvalget for Østlandssamarbeidet og fylkesordfører i Østfold





Den blå timen

«Under en visitasjon foretar lokfører en utvendig inspeksjon av toget, og på Hønefoss stasjon ble det også tid til å ta et bilde av den fine skumringsstemningen,» skriver fotografen, som innstilte kameraet på ISO 800 og blender 3,5. Lukkertid: 1/20 sekund.

MITT JERNBANEBILDE

Navn: Rune Fossum
Yrke: Opplæringsleder,
CargoNet
Bosted: Kolbotn



Serra Verde Express

Ifølge Lonely Planet er togreisen mellom Curitiba og Paranagua et «must» når man besøker Brasil. Vi tok turistguiden på ordet og fikk være med på et villmarkseventyr mellom himmelropende fjelltopper og langs dype daler med tordnende elver og fossefall omringet av ugjennomtrengelig regnskog.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN



DET GRØNNE TEPPE: Den smalsporede skinnegangen brøyter seg fram gjennom det grønne teppet.



TURISTTOG: Stemningen er god – med servering av mineralvann og kjeks.

Reisen startet i Curitiba, hovedstaden i delstaten Parana i det sørlige Brasil. Toget blir i begynnelsen fulgt av byens dobbeltleddete kjempebusser med kapasitet på inntil 250 passasjerer. Sammen med karakteristisk rørformete stasjoner utgjør bussnettet på egne traseer en T-bane på gummihjul. Systemet ble i sin tid unnfanget i millionbyen, og nå nevnes Curitiba med ærbødighet av byplanleggere over hele kloden.

Bussen og toget skiller etter en stund lag, og da endrer også bebyggelsen seg. Høyhus er kun tillatt nær kollektivtraseene. Gradvis får landskapet et mer ruralt preg. Fortsatt befinner vi oss på en høyslette nesten tusen meter over havet, men fjellene tårner seg opp i horisonten.

Serra Verde Express er en ren turistlinje, og en guide begynner å gestikulere i enden av vogna. «Bom Dia» roper han i mikrofonen, og passasjerene svarer i kor. Mineralvann og kjeks deles ut, og ei lita jente vinner en DVD som loddes ut. Stemningen er god når guiden kaster seg ut i en lang og henført beskrivelse av banen og reisen.

Umulig å bygge?

Mesteparten av jernbanenettet i Brasil ble bygget med hjelp av britiske eksperter, men denne linja mellom Curitiba og Paranagua ville knapt noen europeiske ingeniører ha med å gjøre. De anså det rett og slett som umulig å anlegge en jernbane gjennom villmarka. Men brasilianerne hadde behov

for å forbinde den høytliggende hovedstaden i delstaten Parana, på nesten tusen meters høyde, med havnene langs kysten og satte i gang på egen hånd.

Arbeidene startet i februar 1880, og mer enn 9 000 mann deltok i byggingen av den elleve mil lange traseen. 14 tunneler og 67 til dels halsbrekkende broer og viadukter ble anlagt for å komme fram i det pittoreske terrenget. Etter fem års prøvelser kunne strekningen innvies. Den første

areal nesten like stort som USA, men med svært spinkel infrastruktur. De få motorveiene domineres av vogntog, langs kysten seiler skipene nærmest i en sammenhengende konvoi. Alle transportruter utnyttes maksimalt.

Etter å ha blitt trygt buksert gjennom fjellkjeden Serra do Mar og den atlantiske regnskogen, kommer vi ned til den vakre småbyen Morretes, anlagt i kolonistil ved elva Nhundiaquara. Selv om elva har et indiansk navn, er de

«Den smalsporede skinnegangen brøyter seg fram gjennom det grønne teppet»

turen til Curitiba tok ni timer, der fem tusen ventet på ankomsten.

Plutselig er vi inne i regnskogen, den smalsporede skinnegangen brøyter seg fram gjennom det grønne teppet, som nå ikke er i sitt mest blomstrende fordi det er august og full vinter. Dette er nemlig landet der sommer er vinter, og det er sønnavinden som kan være kald og bitende. Innimellom åpner løvverket seg, og guiden gir fotoinstruks: «Gjør klar for foss til venstre.» «Se opp mot fjellet til høyre!»

De hvite leggene

Ferden går svært langsomt utforbakke. Innimellom stopper vi opp fullstendig på et sidespor. Da møter vi uendelig lange godstog som peser seg oppover i motsatt retning. Brasil er et helt kontinent, med et

fleste menneskene i hele delstaten utypisk nok av europeisk avstamning, etter innvandringen omtrent på samme tid som jernbanen ble anlagt. Så er også kjælenavnet på det lokale fotballaget Coxa Branca – «Hvitleggene».

Kun på søndager går toget videre til havnebyen Paranagua, da går også et spesielt restaurert luksustog med sjampanjeservering og fløyelssofaer. Vår reise fortsetter imidlertid med buss og båt til Ilha do Mel – «Honningøya» – et ferieparadis i pakt med naturen. Nittifem prosent av øya er naturreservat, her er kilometervis av uberørte sandstrender, fritt for alle typer motorkjøretøyer og ingen bygnings høyere enn én etasje. Strengt tatt skal ikke slike honningsteder avsløres for andre, men skitt au: Anbefales på det varmeste!

Tut og køyr

Det republikanske partiet i USA har vore samla til landsmøte i Tampa, Florida. Der gjorde dei det klårt at dei ikkje vil vere med på noka som helst satsing på jernbane med statlege midlar. Tvert imot, statlege dollar skal berre gå til motorveggar. Heller ikkje fotgjengarar, syklistar eller andre kollektivtilbod utanom jernbane kan rekne med statleg stønad frå republikanarane.

Hus til sals

Jernhusen skal selje stasjonsbygninga på Storlien på auksjon i slutten av oktober. Huset er bygd i 1887 og er på om lag 1 000 kvadratmeter. Halvparten er tidlegare kontorlokale. Slik sett er ikkje ein takst på 3,6 millionar svenske kroner dyrt, sjølv om kjøparen nok må ta høgde for noko oppussing.

Hugs billett i Sverige

SJ skal heilt slutte å selje billetter i toga frå midten av november. Grunngevinga er at berre ein prosent av billettomsætninga er i toga, og at mange andre selskap allereie har slutta. Om du ikkje har billett når du går om bord, får du betale ei avgift på 1900 kroner på SJ Snabbtåg og 1200 kroner på andre tog.

Dobbeltspor til hamna

Regjeringa i Sverige har vedteke å bygge dobbeltspor på den ti kilometer lange Hamnbanan ned til Göteborgs hamn i 2014 eller 2015, fire år tidlegare enn i den opphavlege planen. Med dobbeltspor vil det òg bli bygd ei ny bru over Göta älv. Totalt budsjett for anlegget er to milliardar kroner. Trafikken med tog til og frå hamna er sterkt aukande. Sist ut er ein togpendel til Årsta terminal i Stockholm.

Venger på tog

Etter to år med førebuaende arbeid kunne den første lasta med vindmøllvenger ta toget frå fabrikk i Padborg til hamna i Esbjerg no i haust. Vindmøllvengene på 55 meter er ikkje enkle å frakte, men med godsvogn på 72 meter gjekk det fint. På det første toget, som var forspent med to lok, var det ni slike vindmøllvenger.



SET FART: SJ sitt gamle flaggskip x2000 blir nok parkert når den nye banen mellom Järna og Linköping står ferdig. Han blir bygd for 320 km/t.

Sverige satsar

Når den svenske regjeringa kjem med sitt framlegg til nasjonal transportplan i haust, ligg det inne ei betydeleg ekstra satsing på jernbane. Totalt vil regjeringa bruke 522 milliardar SEK på infrastruktur i perioden 2014-2025.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** STEFAN NILSSON/SJ

Sverige går så det susar og det utan ein einaste oljeskvet. Ikkje minst rører det på seg i nord der arbeidsformidlinga trur det vil bli 5 000 nye arbeidsplassar knytte til gruve- og mineralindustri dei næraste åra. Det har fått statsminister Reinfeldt til å bla opp 850 millionar kroner ekstra til å auke kapasiteten på Malmbanan, 20 milliardar meir til drift og vedlikehald på landsbasis og 30 milliardar til høgfarbane mellom Järna, like sør for Södertälje, og Linköping.

Samanlikna med planen for

2010-21 er den nye infrastrukturplanen auka med 106 milliardar. Av desse skal 69 milliardar nyttast på jernbane og 36 milliardar på veggar.

Samfunnsbygging

- Infrastruktur av høg kvalitet knyter saman landet og er ein føresetnad for vekst og konkurransekraftig svensk økonomi, grunnjev statsminister Reinfeldt satsinga med. Pengene kjem takk vere at dei har fått «ordning och reda i statsfinanserna och en motstånds-kraftig svensk økonomi», for å bruke regjeringa

sine egne ord.

Den største satsinga er 16 mil dobbeltspor på det som er døypt Ostlänken. Ostlänken skal delvis gå parallelt med Södra stambanan og vil gi ein halv time kortare reisetid mellom Linköping og hovudstaden. Vidare sørover frå Linköping er planen at høgfarbane ein gong i framtida skal dele seg for tog som anten skal til Malmö/København eller til Göteborg.

Med byggjearbeid i 2017 kan banen stå ferdig i 2028 - for tog som skal kunne køyre i 320 km/t.

Statoil tar toget

Når Statoil pumper opp olje midt på prærien i USA, er det fra et reservoar oppkalt etter gårdbrukeren Henry Bakken. Nå har Statoil leaset mer enn 1000 tankvogner for å frakte ut råoljen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ASSOCIATED PRESS/SCANPIX

Det har lenge vært kjent at det har befunnet seg olje et par-tre kilometer under bakken i Montana og Nord-Dakota. Først for noen år siden ble det kjent hvor mye olje det kunne være. Estimaten varierer mellom 18 og 24 milliarder fat. Det gjør dette til det største oljefunnet på 30-40 år.

Her har Statoil posisjonert seg gjennom oppkjøp av et oljeselskap. Men Statoil er ikke det eneste selskapet som pumper olje for tida, og kapasiteten på rørledningen er for lenge sprenget. Dermed er tog et godt alternativ. Når råoljen tar toget, kan den dessuten fraktes til de raffineringene som betaler mest, om de ligger øst eller vest i USA, eller ned mot den mexikanske gulfen eller i Canada.

To ukers tur

Statoil sendte det første toget med råolje i

september. - Togene har en kapasitet til å frakte 45 000 fat om dagen. Dette er mer enn nok til å dekke behovet nå, uttalte pressetalsmann Ola Morten Aanestad nylig i en pressemelding. Men allerede i 2020 anslår selskapet at de vil produsere 500 000 fat daglig. Det blir mange tog det, ettersom en rundtur inklusive lasting og lossing tar 12-14 dager.

Oljefunnene hos Henry Bakken har ført Dakota forbi Alaska som den nest største oljeproduiserende delstaten i USA - og den med den laveste arbeidsledigheten.

Togselskapet som frakter ut mest olje, heter Burlington Northern Santa Fe. Dette selskapet kjøpte en av verdens rikeste menn, Warren Buffet, for et par år siden for 34 milliarder dollar. De som den gangen syntes han var spinnvill, er nok de som ler minst på vei til banken i dag.



TOGORM: Det nesten to kilometer lange oljetog er et mektig syn.



Jernbaneverket

KUNDESENTER

E-post: kundesenter@jbv.no
SMS til 26112, skriv kodeord: JBV etterfulgt av din melding
Telefon: 47 77 00 98
Åpningstider:
mandag-fredag 08-17,
lørdag og søndag 09-15

PRESEKONTAKTER

Sentralt

Pressesjef
Jan Erik Kregnes
Mobil: 916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Info Plan og utvikling

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 916 55 144
e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef
Trude Isaksen
Tlf: 916 56 273
e-post: istr@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Tlf: 72 57 25 25/916 72 525
e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Tlf: 51 56 96 50/916 69 650
e-post: hlode@jbv.no



Ann Julie Bjørgulfson

Som trafikkstyrar har vanlegvis Ann Julie full kontroll og oversikt over einkvar situasjon. I haust ser me henne på tv-skjermen i ein situasjon ho slett ikkje har kontroll på – som friar til bonden Tor Magne Egge i «Jakten på kjærligheten».

Tekst: RUTH ASTRID L. SÆTER

FAKTA

Alder: 31 år
Bustad: Fyresdal, Telemark
Funksjon: Trafikkstyrar på Nelaug stasjon
Tilsett i JBV sidan 2008



FOTO: TV2

1 Kva jaktar du eigentleg på - ekte kjærleik eller ein bondegard?

Kombinasjonen er jo det aller beste. Eg vil finne kjærleiken - og er agronom av utdanning, så gardslivet er kjend terreng. Det er berre det at Tor Magne er grøn-saksbonde - og eg gjorde det ikkje særleg bra i plantelære. Men då kan me jo eventuelt utfylle kvarandre...

2 Kan ein finne kjærleiken i en så arrangert situasjon som «Jakten på kjærligheten»?

Det er vel like sannsynleg at eg finn kjærleiken her som elles i livet. Sjansen for at du finn den rette aukar når du utvidar omgangskretsen din. Men settingen er jo svært lite romantisk, då. Alt er så koseleg og trygt, jovialt og vennskapeleg. Då gjeld det å vere seg sjølv - og så er det opp til bonden å velje rett blant oss jentene.

3 Kjem du til å be om å bli overført til andre strekningar på jernbanenettet i nær framtid - til dømes lenger nordaust (Ann Julie arbeider på Nelaug i Aust-Agder, bondens gard ligg på Hadeland, journ.anm.)?

He-he. Eg søkte faktisk, heilt uavhengig av tv-programmet, på ein jobb som tryggingrådgjevar på Oslo S - og eg fekk nettopp tilbod om stillinga. Så ja, eg flyttar truleg i nordaustleg retning snart uansett.

4 Har det å delta i «Jakten på kjærligheten» endra deg som menneske?

Det har vore ei grensesprengande oppleving. Eg kjenner meg enno meir uredde nå, nesten som ein superhelt, etter å ha vore med på slik ekstrem sport. Eg vert stadig utfordra på emne som eg ikkje er van med å snakke om, og eg får ofte spørsmål eg ikkje har svar på. Eg må rett og slett sleppe kontrollen og tåle at andre styrer showet. Det er uvant for ei som er van med å planleggje og kontrollere heile arbeidsdagen.

5 Kva blir neste utfordring du gir deg sjølv for å toppe «Jakten på kjærligheten»?

Å ta jobben som tryggingrådgjevar på Oslo S. Då kan du snakke om bonde i by'n!